TANK & MILITARY VEHICLES
5
avril
mai
2012
tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

M26 PACIFIC

Sd.Kfz 250/3 Neu

Mercedes 320 Kübelwagen

Le char Renault D2

War Motors à Moscou • Jeep M151 MUTT • Winter Rally 2012

L 13708 - 5 - F: 6,90 € - RD

PASTRAK

WARGAME

Le Front de l'Est

CHANGEZ DE LOISIRS
REJOUEZ L'HISTOIRE

Choisissez votre camp
Russe ou Allemand
Dans les conditions historiques

FEREZ-VOUS MIEUX !!

Blindés, Parachutistes, Aviation...

Béziers : 04 67 32 96 83

www.pastrak-wargame.fr

tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Edito

Chers lecteurs,

Comme chaque année, l'arrivée du printemps annonce la reprise des convois et rassemblements de collectionneurs et passionnés de véhicules de collection militaire. 2012 est une année marquante pour certains d'entre eux. La Locomotion en Fête aura 20 ans cette année. Le War and Peace Show à Beltring fête lui ses 30 ans. Bien entendu, ces événements seront couverts par Tank & Military Vehicles. Nous serons présents sur certains d'entre eux. Tank & Military Vehicles est aussi un magazine dédié à l'histoire des véhicules militaires. Vous découvrirez dans ce numéro des articles historiques et techniques sur le char D2, le Pacific M26, le SDKfZ 250.

Comme toujours, vos comptes-rendus associatifs, photos de sorties, de véhicules ou toute information sont les bienvenus par courrier ou email à l'adresse TMV@histecoll.com

Bonne lecture

PFB

n° 5 avril mai 2012

Sommaire

- Les news 4
- Les musées militaires de Cuba 8
- War Motors Weekend 14
- Churchill NA75 20
- Mercedes 320 Kübelwagen WK 142 III 26
- Focus : Sd.Kfz 250/3 Neu 34
- Winter Rally 42
- Char Renault D2 48
- Jeep M151 MUTT 58
- Restauration : tracteur 4x4 4-5 Ton white 444-T 64
- Les "Tank Recovery Unit" 6x6 de l'US Army 68
- Petites annonces 76
- Documentation 82

Tank & Military Vehicles est sur facebook Recherchez « **TMV** » puis cliquez « *J'aime* ».

Directeur de la publication : Pierre-François Boselli.
Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin.
Rédacteur en chef : Raymond Giuliani
Chef de fabrication : Géraldine Mallet.
Rédacteur graphiste : Morgan Gillard.
Rédaction : Gil Bourdeaux, Dominique Breffort, Yves Buffetaut, Marc-Antoine Colin, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Eric Micheletti, Jean-Baptiste Mongin, Emilie Morassi, Jean-Pierre Parlange, Mathieu Pleissinger, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos.
Principaux collaborateurs : Alain Aubrat, Jean-Michel Boniface, Pascal Danjou, Paul Gaujac, Jérôme Hadacek, Laurent Lecoq, Patrick Sarrazin, Alexandre Thers.
Administrateur du site : Antoine Viau.

TANK & Military Vehicles est une publication du groupe Histoire & Collections, SA au capital de 182 938,82 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Directeur général : Pierre-François Boselli.
Vice-président : Jean Bouchery.
Principaux actionnaires : F. Vauvillier, J.-M. Mongin et E. Micheletti.

www.tank-zone.com

Département publicité
(fax : 01 47 00 51 11)
Chefs de publicité :
Sandra Villermois. Tél. : 01 40 21 17 94.
Séverine Piffret. Tél. : 01 40 21 17 99.
Département commercial professionnels
(fax : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial :
Pascal Da Silva. Tél. : 01 40 21 15 33.
Responsables commerciaux :
Ile-de-France, Grand Ouest et export :
Nathalie Toutain. Tél. : 01 40 21 15 39.
Grand Est, Belgique et Suisse : Arnaud de la Salle.
E-mail : a.delasalle@histecoll.com.
Relations Clients "Professionnels" :
Hayette Amar. Tél. : 01 40 21 07 76.
Assistante de la direction générale :
Sandrine Régat. Tél. : 01 40 21 18 26.

Service Clients Particuliers
Abonnements et vente par correspondance
Françoise Cruz, Laudine Aimé.
Téléphone : + 33 (0)1 40 21 17 96
E-mail : vpc@histecoll.com
E-mail : abonnement@histecoll.com

Département gestion
Administrateur Adjoint : Chantal Raynaud.
Comptabilité : Alain Thibout, Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton.
Tél. : 01 40 21 18 24.

Histoire & Collections
5, avenue de la République
75541 Paris cedex 11.
Téléphone : 01 40 21 18 20
Fax : 01 47 00 51 11.

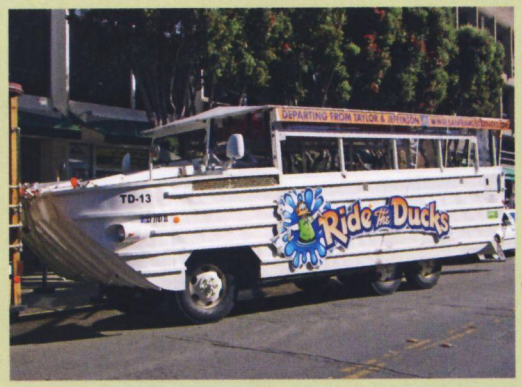
Vente en kiosque : MLP.
Service des ventes kiosques : Sordiap
Contact : Laetitia Roland - Tél. : 01 42 36 80 86
E-mail : lroland@mercuri-presse.com
Vente au détail : Librairie Armes & Collections, 8, rue de Crussol 75011 Paris.
Tél. : 01 47 00 68 72. Fax. : 01 47 21 97 55.
Diffusion pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, 9, avenue Van Kalken, B-1070 Bruxelles.
Abonnements : 02/555.02.17.
Administration des ventes : 02/555.02.21.
Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0402415-14
e-mail : press@tondeur.be

PRINTED IN FRANCE/IMPRIMÉ EN FRANCE
● Traitement de l'image : Studio graphique A&C
● Impression : Léonce Deprez, Zone industrielle, 62620 Ruitz.
Numéro de CPPAP : 0114 K 89721
ISSN : en cours
© Copyright Histoire & Collections 2012.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.
« MADE IN FRANCE »

Les News de Tank & Military Vehicles

Par Pierre-François Boselli

Insolite

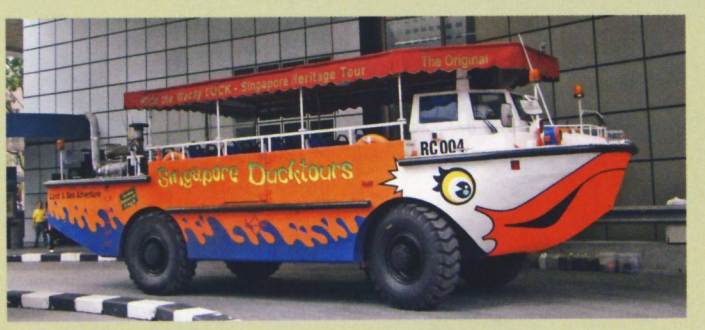


Suite à la publication des photos du Pacific M26 bleu prises dans la zone portuaire de Cherbourg en 2007 (cf TMV 4), monsieur Christian Agnès nous indique « *Ce véhicule appartenant aux Constructions Mécaniques de Normandie, lointain descendant de la firme Amiot qui produisait des avions, chantier naval connu pour ses vedettes militaires (Israel, Lybie, etc) est toujours en activité. Il sert à tracter des navires du hall d'assemblage au slip de lancement. Il possède toujours son moteur d'origine. Il est, sans doute, un des derniers Pacific encore en activité hors collection, et est épaulé par un Berliet GBU, peint du même bleu. Un M26 A1 a également servi dans ce rôle mais a été ferraillé il y a environ 10 ans.* »

Par la même occasion, et pour poursuivre la série des DUKW transformés en véhicules de tourisme, il nous transmet ces photos de DUKW prises à San Francisco, et du véhicule amphibie LARC V à Singapour et en Islande.

Monsieur Marcel Bourguignon nous fait partager sa trouvaille australienne : « *Lecteur passionné de votre magazine, j'y découvre l'article sur les véhicules militaires insolites. Ces DUKW sont reconvertis pour effectuer la visite de la Forêt Pluviale de Kuranda, près de Cairns, en Australie. Cette forêt de 40 hectares est ouverte au public depuis 1976. Pluviale par le fait qu'il y pleut 2.5m d'eau par an. Il y a plus d'insectes, d'oiseaux et autres que de poissons dans la Grande Barrière de Corail. Ces Dukw ont été construits en 1943 et étaient destinés à un éventuel débarquement des Alliés au Japon. Ce débarquement n'ayant pas eu lieu le matériel a été remis à l'armée australienne.* »

Nous les remercions pour leurs contributions à cette rubrique. Si vous aussi, vous connaissez des véhicules militaires de collection encore en fonction ou dans des situations insolites, envoyez vos photos à **TMV@histecoll.com**.



Les Heures Historiques de Sully

600 reconstituteurs, des Romains aux années soixante seront présents au Festival d'histoire vivante de Sully sur Loire les 19 et 20 mai 2012. Plusieurs matériels militaires des deux conflits mondiaux seront visibles sur le site. *Tank & Military Vehicles* et *Militaria Magazine* sont les magazines partenaires du festival.

facebook

La page Facebook du Tank & Military Vehicles est accessible à http://www.facebook.com/TMV.Magazine

Concours International de maquettes de Saumur

Organisé par le Musée des Blindés de Saumur, le concours aura lieu à Saumur le week-end du 24 et 25 mai. *Tank & Military Vehicles* et *Steelmasters* seront présents sur le stand d'Histoire & Collections.

Z.A.P.A.

Les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air refont surfaces. Le decret publié dernièrement au Journal Officiel précise le montant des amendes pour les véhicules 'polluants' qui viendraient en ville. 135€ pour les PLs, et 68€ pour les VLs. 8 grandes villes dont Paris, Lyon et Nice sont prêtes à appliquer ces zones d'exclusions pour nos véhicules. Affaire à suivre....

20 ans de la Locomotion en Fête Aérodrome de Cerny (91) 9 et 10 juin 2012

Cette année, le campement militaire trouvera un nouvel emplacement le long du bois à l'endroit qui servait de parking pour les éditions précédentes. Celui-ci étant bien sûr déplacé. En plus de la traditionnelle piste d'évolution pour les chars, des démonstrations se tiendront sur le terre-plein qui servaient au chargement des engins lourds, ainsi que sur les dunes de sable qui seront ouvertes à l'évolution des tout-terrain.

Après le succès du thème du « Red Ball Express », les engins de dépannage et du Génie de l'armée américaine seront à l'honneur, Pour illustrer ces thèmes, entre-autres, un Pacific et sa remorque, un Diamond 969, un GMC Brockway et un Ward LaFrance sont attendus, ainsi que plusieurs chars Sherman en différentes configurations. Le Musée de Saumur présentera un AMX13 poseur de ponts. Enfin, est organisé un rassemblement de « scooters américains Cushman » en versions 2 ou 3 roues civiles ou militaires. Une vingtaine de ces engins sont déjà inscrits.

Pour les collectionneurs de véhicules, vous trouverez le bulletin d'inscription sur le site www.locomotion-en-fete.com.

Tank & Military Vehicle est le magazine partenaire du plateau militaire.

24 Heures du Mans Historique

Le Mans Classic se tiendra le week-end du 6 au 8 juillet 2012. Ce rassemblement plonge les spectateurs au cœur de la mythique course d'endurance au travers de nombreux plateaux mettant en piste les véhicules de course des années vingt aux protos des années quatre-vingt.

L'ambiance recréée autour du circuit plonge le public dans les années cinquante. Comme à chaque édition, l'organisation fait appel aux propriétaires de véhicules militaires anciens afin d'assurer le convoyage des pilotes de course, des mécaniciens et leur matériel autour du circuit et des paddocks. La prestation est rémunérée. Les véhicules demandés sont essentiellement des Dodge (WC51-52-56..), Renault 2087, Citroën type H.U. Si vous êtes intéressé, contacter : Patrick Nerrant au 06.80.16.38.79 ou udy2@free.fr

RESTOM – Peinture monocomposante pour véhicules militaires

Restom®Monocomposant 8850 est destiné à la remise en peinture des châssis ou carrosseries de véhicules militaires. Cette peinture est capable de résister à la chaleur jusqu'à 150°C, ce qui permet de l'appliquer sur le moteur, les freins, silencieux d'échappement ou radiateurs. Enrichie en agents anticorrosion, elle peut être appliquée sur aciers décapés ou peintures existantes poncées au pinceau ou pistolet avec une dilution à 20%. Disponible en pots de 1l (29€) ou 5l (118€), elle existe en 3 teintes aspect mat : Vert US Army, Vert OTAN, Vert Armée Française.

Plus d'information sur www.restom.net

Retromobile

Quelques véhicules militaires étaient visibles : La Jeep SAS French Squadron de L'UNIVEM présentée dans un diorama sur le stand de l'association.

L'exposition de véhicules amphibies comptait un GMC DUKW, une GPA façon Runabout Italien, et un rare Trippel SG6 allemand de 1937.

Communiqué F.P.V.A du 07 mars 2012

Les matériels de guerre anciens neutralisés sont enfin déclassés par la loi en catégorie D (détention libre)!

Tous les collectionneurs le savent, la F.P.V.A se bat depuis 2006 pour obtenir le déclassement en objets de collection (détention libre) des matériels de guerre neutralisés les plus anciens (véhicules, aéronefs, navires, matériels de transmission, masques à gaz,etc.).

C'est désormais chose faite ! En effet, après de très longues démarches et négociations auprès des pouvoirs publics et du législateur, les articles 1, 2 et 3 de la loi N°2012-304 du 6 mars 2012 modifiant les articles L.2331 et L.2336-1 du Code de la Défense supprime l'autorisation administrative préalable à l'acquisition et à la détention des chars, blindés, et véhicules non blindés munis d'un affût dont le modèle est antérieur au 1er janvier 1946, ainsi que certains autres postérieurs à cette date mais repris sur une liste complémentaire encore à négocier.

De même, le millésime des armes historiques et de collection (détention libre) passe de 1870 à 1900 avec possibilité d'une extension au-delà par le biais également d'une liste complémentaire qui reste encore à définir.

Enfin, l'article 34 de la loi modifiant l'article L.2336-2 du code de la défense permettra désormais aux collectionneurs de se porter acquéreurs des matériels de guerre, armes et munitions des catégories A, B et D dans les ventes aux enchères publiques. (...)

Attention, cependant, cette loi n'entrera réellement en vigueur que dans un délai 18 mois après sa promulgation (soit le 6 septembre 2013), et la publication des décrets d'application sera déterminante pour l'interpréter correctement. D'ici, là c'est toujours la législation actuelle qui s'applique dans toute sa rigueur ! (...)

Le Président - R. Pierrefiche

Plus d'informations sur http://www.armes-ufa.com

Vos rendez-vous avec l'Histoire

Avril

✪ Le dimanche 1er avril 2012, La Jeep et son environnement : Expo Véhicules et Matériel, bourse pièces et accessoires, animations, Autos populaires et de prestige &, buvette. Entrée Gratuite. Email : jeep.craponne69@live.fr Web : http://www.retro-actifs.com/clubs/jeep-club-du-lyonnais.htm. Jean-Luc : 04 78 05 29 19 ou Claude : 06 09 45 32 05. Jeep Club du Lyonnais / Boîte Associations / Mairie de Craponne / 69290 CRAPONNE

✪ Dimanche 8 avril 2012, le Club ARVMC organise sa 17e Bourse aux Armes-militaria, pièces de véhicules militaires, uniformes… etc. Exposition sur la Résistance en France durant la WW2 organisée avec la participation de l'Ass. le Souvenir Français à Saint Maur/Chateauroux (36). Gymnase 'Les planches' - Bel air - Vers Niherne D67 02.54.26.52.81. Site : www.arvmc.fr. E-mail : bourse@arvmc.fr

✪ Le samedi 14 et dimanche 15 avril 2012, à Mantes-la-Jolie (78), bourse auto-rétro sur l'Ile aux Dames. Présentations de véhicules.. : VMRM M. Lefin : 01.34.79.35.42/06.79.79.75.62 - M. Callewaert: 06.15.93.30.84 – M. Rouyer: 01.30.98.93.57/06.32.98.21.75

✪ Le dimanche 15 avril 2012 à Rieux-Minervois (Aude), le Ball Trap Club du Minervois organise la 7e bourse de l'arme ancienne et antiquites militaires avec un rassemblement de véhicules de collection civils et militaires, dans la salle polyvalente : « Joseph Yche ». Tél. : M. Tort 04 68 78 27 90 - 06 88 24 61 79

✪ Dimanche 15 avril 2012, à Languidic (Morbihan), Bourse aux Armes et Militaria organisée par l'Association « JEEP 56 » , Salle « Jo Huitel » .Entrée 3€, gratuit pour les – de 12 ans. M. Poupio 02.97.85.94.64 ou 06.73.46.91.67 ou M. Le Brech. 02.97.26.91.29. Email : jeep56@orange.fr

✪ Le dimanche 15 avril 2012, à Crulai (Orne), 2e bourse militaria – expositions de véhicules militaires organisées par le Club AMO 61, salle polyvalente. Tél. : 02.33.34.16.62 ou 02.33.24.82.60. E-mail : amo61-militaria@orange.fr

✪ Le dimanche 15 avril 2012, à Herve (Belgique), bourse militaria organisée par le MVCG Indian Head, collège Providence, av. Reine Astrid 4650 Herve.Entrée : 3€. M. Klinkenberg 00.32 63.21.96.14.

Mai

✪ Le dimanche 6, lundi 7 et mardi 8 mai 2012 à Duclair (76), 8e édition de *l'Enfer sur la Seine au musée « Août 44 »*. Rassemblement, exposition et reconstitutions. Château du Taillis, Hameau de St Paul, 76480 Duclair. Tél : 02 35 37 95 46 - 06 83 82 22 89 , Site : http://www.chateau-du-taillis.com, Email : chateaudutaillis@online.fr

✪ Le mardi 8 mai 2012, à Bonnières et à Lommoyes (78), commémoration + repas organisés par le VMRM. (Véhicules militaires et reconstitution du Mantois) M. Lefin : 01.34.79.35.42/06.79.79.75.62 - M. Callewaert: 06.15.93.30.84 – M. Rouyer: 01.30.98.93.57/06.32.98.21.75

✪ Le mardi 8 mai 2012, à Cramoisy (Oise), exposition de véhicules anciens et campement US toute la journée – Restauration et buvette sur place. Club du Souvenir Militaire 03.44.27.39.08.

✪ Le dimanche 13 mai 2012, à Amélie-les-Bains (Pyrénées-Orientales), 29e salon de l'arme ancienne avec exposition de véhicules militaires du MVCG (LR) organisés par la Société Vallespirienne de Tir, halle des sports. 06.10.09.89.64. E-mail : svtir66@sfr.fr

✪ Le dimanche 13 mai 2012, à Notre Dame de Gravenchon (76), 9e bourse d'échange, exposition de véhicules anciens, esplanade de la Vallée du Telhuet. Rens: M. Delahaye, rue Hélène Boucher 76330 ND de Gravenchon. Tél. : 02.35.38.65.39 ou 06.15.89.81.11. M. Roussel 02.35.95.35.34 ou 06.81.14.05.14. E-mail : atc76@free.fr. Site : www.amicale-traction-cauchoise.com

✪ Le dimanche 13 mai 2012, à Savigny-sur-Clairis (Yonne), 3e bourse expositions de véhicules anciens, terrain communal, de 8h à 19h. M. Leverne 06.23.13.52.63.

✪ Du jeudi 17 au dimanche 20 mai 2012, à Celles (Belgique), grande concentration internationale de véhicules militaires alliés de la seconde Guerre Mondiale, rte de Neufchâteau 5561 Celles (Houyet). Renseignements, tél. : (00.32) 478.88.38.72 ou (00.32) 473.46.82.82. E-mail : philippe.lomba@scarlet.be. Site : www.101airborne.be

✪ Le samedi 19 et dimanche 20 mai 2012, à Sully-sur-Loire (45), reconstitution au Parc du Château, des Romains aux années 60. Feu d'artifice samedi à 22h organisé par le Comité des Fêtes. Renseignements, tél. : 06.76.30.21.89.

✪ Le samedi 26 et dimanche 27 mai 2012, à Cany-Barville (76), festival américain avec véhicules US, animations, concert, campement… etc. Inscriptions, véhicules : 02.35.57.02.89.

✪ Le dimanche 27 et lundi 28 mai 2012, à Vernon (Eure), expo de véhicules de collections organisée par le VMRM VM. Lefin 01.34.79.35.42 ou 06.79.79.75.62. E-mail : vmrm@free.fr ou http://vmrm.free.fr

✪ Le samedi 26 et dimanche 27 mai 2012, à Saumur (Maine-et-Loire), *concours international de maquettes* organisé par le Musée des Blindés de Saumur 1043, rte de Fontevraud 49400 Saumur. Démonstration dynamique, espace commerçants visite des réserves. Tel: 02.41.83.69.97. Site : www.musee-desblindes.fr

Juin

✪ Du jeudi 31 mai au jeudi 7 juin à Carentan (14), 1re Edition de l'Arizona Camp. Rassemblement de véhicules militaires, reconstitutions, concert organisés par le CAPA. et la mairie de Carentan. 06.60.73.71.71 ou 02 33 71 92 74. E-mail : ass.capa@yahoo.fr

✪ Du samedi 2 au samedi 9 juin 2012, 68e anniversaire du Débarquement, le 6e Edition du *D-Day Festival Normandy* 02.31.51.28.28. Site : www.bayeux-bessin-tourisme.com

✪ Le samedi 9 et dimanche 10 juin 2012, à la Ferté Alais (91), 20e Edition de *la Locomotion en Fête* : bourse, stands, reconstitutions, piste à chars, restauration. 06.03.18.07.25 (HB). Fax : 01.60.85.10.53. E-mail : acpht@aliceadsl.fr. Entrée : 15€ (gratuit pour les – de 12 ans) – Parking gratuit.

Juillet

✪ Le dimanche 1er juillet 2012, à Méricourt (Yvelines), expositions de véhicules organisée par le VMRM. Renseignements, tél. : Véhicules militaires et reconstitution du Mantois M. Lefin (Président): 01.34.79.35.42/06.79.79.75.62

✪ Le samedi 7 et dimanche 8 juillet 2012, à Manigod au Col de la Croix-Fry (74), *4e fête de la Jeep*, expositions de véhicules, Willys, Wrangler, P4, M38, tous véhicules militaires, motos anciennes, bourse…Renseignements : jeellys@orange.fr ou 06.73.12.32.69.

✪ Du 6 au 9 juillet 2012, 6e édition de *CASTLES FIVE* sur la commune de Vézac à côté de Sarlat, sur les bords de la Dordogne. Edition spéciale blindés, poids lourds et groupes de reconstitution. Renseignements sur : http://www.tmww2.com/vezac2012/

✪ Le samedi 7 et dimanche 8 juillet 2012, à Tosny (Eure), 3e Edition du Camp et bourse militaire le dimanche, sur le terrain du Musée de la 2e guerre. : 06.64.09.71.75 ou 02.32.54.22.63.

✪ Du mercredi 18 juillet au dimanche 22 juillet 2012 à Beltring (Angleterre), 30e Edition du *War and Peace Show*. Rassemblement de véhicules militaires toutes époques, reconstitutions, démonstrations, bourse militaria. Une manifestation d'envergure pour fêter les 30 ans. 00.44.13.04.813.945. Site : http://www.thewarandpeaceshow.com/

Août

✪ Du mercredi 15 au dimanche 19 août 2012, à Fierville Bray (14), rassemblement et camp de la WW2 sur un terrain privé organisé par le Club VSG sur le thème « *Opération Totalize* ». M. Danet 06.13.31.13.36 ou 05.50.28.12.39. E-mail : vsg3945@sfr.fr

✪ Du vendredi 30 août au dimanche 2 septembre 2012 à Souchez (62), 26e Edition du « *Pas de Calais Libéré* », camp de base à Souchez, convois dans la région, grande parade, musiques militaires, groupes de reconstitutions, bal d'époque, chars en action, visite permanente du campement et bourse aux armes organisés par le VM Artois. Renseignements : VMA Jérôme Mignotte, 24 route de Carency, 62153 Souchez. Informations : http://www.vmartois.info

Septembre

✪ Le dimanche 23 septembre 2012, à Verdun (Meuse), bourse militaria, bourse d'échange auto-Moto, puces/brocante – Exposition de véhicules de collections et militaires organisées par Jadis Auto 55, zone de loisirs - Pré l'Evêque, de 8h30 à 18h. Renseignements : Jadis Auto 55, Rés. Vauban 52bis, rue Pierre Demathieu 55100 Verdun. Tél. : 03.29.86.02.63 ou 03.82.44.04.56 (après 20h30). E-mail : Nicole.sablon@orange.fr

✪ Du vendredi 21 septembre 2012, à 9h – dimanche 23 septembre 2012, à 18h, à Fréthun, grand rassemblement pour la libération de Calaisis, plusieurs blindés Américains, Allemands et Britanniques !!! Parc de la Mairie. Un convoi sur la Côte d'Opale du Cap Blanc Nez au Cap Gris Nez en passant par la batterie Todt à Audinghem. Plusieurs associations, des dizaines de figurants, une soirée bal de la libération sous chapiteaux. Renseignements, mail : productionevenementiel62@yahoo.com

CONCOURS INTERNATIONAL DE MAQUETTES

26 & 27 MAI 2012

- Démonstration dynamique
- Espace commerçants
- Visite des réserves
- Exposition libre : Air - Terre - Mer

1043 route de Fontevraud
49400 Saumur
02 41 83 69 97
www.museedesblindes.fr
museedesblindes@wanadoo.fr

Musée des BLINDÉS
TANK MUSEUM - PANZER MUSEUM
Saumur

“Viva la Revolución !”

Museo Girón

Les musées militaires de Cuba

Restée isolée par un embargo économique depuis plus d'une cinquantaine d'années, l'île de Cuba est renfermée sur elle-même, ancrée dans une idéologie aussi désuète que passéiste et focalisée sur la victoire « del socialismo » contre l'impérialisme américain.

Le mythe et le culte sont savamment entretenus aux quatre coins du pays avec force slogans politiques et musées à la gloire de la révolution, et du célèbre débarquement dans la baie des cochons sur la Playa Girón. Une traversée de l'île de part en part, nous a permis de vous rapporter ces quelques clichés…payants pour les touristes, et qui laissent, malgré les magnifiques plages de sables blanc, une carte postale écornée, bien loin du « paradis » que l'on peut s'imaginer. ■

Texte et photos :
Jérôme HADACEK

Ci-contre.
Non loin du musée de la Révolution et en plein centre ville de la Havane, trône ce SU-100 de fabrication russe. La mise en scène sur ce socle massif en béton, n'est pas sans rappeler les « pots de fleurs » qui traînent aux quatre coins de l'ex-empire du grand frère soviétique.

Ci-dessus.
Ce T-34/85 fourni par le grand frère soviétique pendant la guerre froide, encadre l'entrée du musée. On notera une fois de plus l'état de conservation de ce blindé, qui laisse encore à penser une possibilité de remise en service en deux temps trois mouvements !

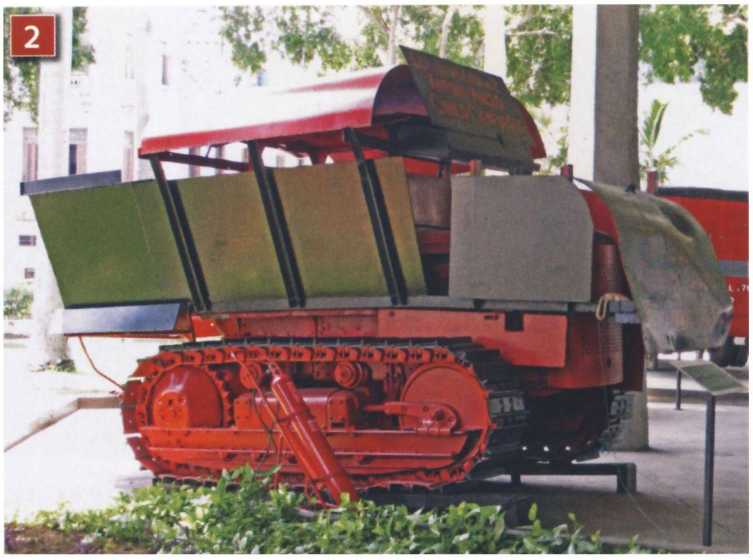
Ci-contre.
A l'entrée du musée, l'icône en question vous accueille comme pour vous indiquer l'entrée au milieu d'un village Far West ! Elle est issue d'une vraie photo de soldats révolutionnaires sautant d'un T-34/85 et que l'on trouve reproduite à l'intérieur.

Photo 1.
Vue arrière du même SU-100 de la page précédente. On peut noter que le char est complet jusqu'au rouleau de bâche ! Si les Cubains manquent de tout, le vol n'est même pas envisageable surtout sur un symbole comme celui-ci. L'engin est dans un état remarquable, pots obturés, semblant prêt à redémarrer au cas où...

Photo 2.
Arrivé au musée de la Révolution situé en plein centre de la vieille ville de la Havane, c'est ce T-34/85 flambant neuf qui vous accueille. Là encore, état impeccable, bouche à feu et pots obturés, lot de bord complet et train de roulement graissé... Bizarre pour un char d'exposition ? Sans nul doute, lui aussi est prêt à repartir si besoin était !

Photo 3.
Cet engin pris aux Américains, est un camion 6x6 Reo M109 « hard top ». Il fut utilisé comme véhicule de transport des hommes de la Brigade n°4, jusqu'à San Blas où ils purent établir un point de résistance.

Photos 4 et 5.
L'intérieur du musée expose de nombreuses reliques des révolutionnaires ainsi que des documents photographiques. Au milieu de l'allée, sont présentées des armes légères comme ce canon quadruple antiaérien de fabrication tchèque.



Photos 1 et 2.
Pendant la progression des troupes révolutionnaires de Castro contre le dictateur Batista, tous les véhicules étaient bons pour le service et réquisitionnés pour le combat ou le transport des hommes dans une nature assez hostile. Ce bulldozer agricole fut transformé sommairement en « tanque de combate » avec les moyens du bord. Attention à la propagande des objets nécessaires au maintien de la légende. Les couleurs noire et rouge, symboles de la révolution castriste, sont fraîchement repeintes mais ne sont certainement pas celles d'origine !

Photos 3, 4 et 5.
Cet autre engin fut converti par des ouvriers de l'usine sucrière Andreita de Cruces pour les troupes du Che. Malheureusement la victoire fut remportée avant qu'elles ne puissent s'en servir. Remarquez l'arrache haie à l'avant dans le « style » des Sherman de Normandie ! L'étoile de la révolution cubaine renferme la célèbre date de la victoire, le 26 juillet. La photo de l'intérieur, nous dévoile le capot moteur d'un petit tracteur agricole probablement International Harvester d'origine américaine.

Ci-dessous.
Durant l'opération de la Baie des Cochons en avril 1961, Cuba disposait de quelques exemplaires du Hawker Sea Fury FB.11 qui ne furent cependant pas utilisés pour contrer les troupes américaines.

Ci-dessus.
Exposé triomphalement à l'arrière du musée, ce Walker Bulldog M41 fait partie des engins « yankees » détruits qui furent engagés contre les forces de Castro. On notera le contraste saisissant et volontairement orchestré dans la présentation d'un char bien avachi et endommagé.

Ci-contre.
Le char est entretenu mais très loin de l'état des engins de la « revolucion ». Plus de promontoire en béton mais une fosse comme pour le rabaisser… la propagande se niche même dans ce genre de mise en scène !

Le 2 clichés ci-dessous.
Vous me reconnaissez ? En descendant par la route nationale sur Santiago de Cuba, nous sommes tombés sur cette épave de Staghound ! Très dépouillée, chaussée de pneumatiques et arborant un vert soviétique, elle commémore la victoire des colonnes 9 et 10 du IIIe front sur Santiago de Cuba. Son état est proche de la ruine, malgré une peinture fraîchement appliquée.

Photo 1.
Cette Jeep « Willy » ou « Willyz » (comme ils disent) type CJ6, fut utilisée par le commandant Almeida Bosque sur le III[e] Front Oriental « Mario Muñoz Monroy ». Probablement repeinte en gris parce qu'il n'y avait que cette couleur de peinture de disponible, elle fut prise aux forces de Batista.

Photo 2.
A Cuba, nous sommes dans l'objet sacralisé puisqu'il s'agit de la Land Rover type 110 du « Commandante en Jefe » Fidel Castro Ruz ! Elle ne servit que dans les derniers combats, en témoignent les impacts de balles assez nombreux le long de la carrosserie.

Photo 3.
Cet autre pick-up 4x4 Land Cruiser Toyota type BJ a appartenu, quant à lui, au demi-frère de Castro, Raùl Castro Ruz, celui-là même qui vient de prendre la succession à Cuba. Il commandait le Front Oriental II « Frank Pais » en 1958.

Photo 4.
Même si ce camion n'a rien de militaire, il participa à l'assaut final, le 13 mars 1957, pour prendre le palais présidentiel. Ce Fargo de la société Fast Delivery transporta, caché dans son fourgon, 42 révolutionnaires sur les 50 qui participèrent à cette attaque....le principe du cheval de Troie !

Ci-dessous.
Un autre SU-100 ressemblant en tous points à celui de la Havane. Un char similaire fut utilisé par Castro pour l'attaque et le naufrage du Houston. Lui aussi est dans un état remarquable avec les marquages peints en plus, ajoutant un peu de véracité et d'authenticité à cette pièce du musée.

IL ÉTAIT UNE FOIS

LE PAS-DE-CALAIS LIBÉRÉ

26è édition 2012

SOUCHEZ

Du 31 AOÛT AU 2 Septembre 2012

En partenariat avec : MILITARIA TANK MILITARY VÉHICULES

Visitez notre site : www.vmartois.info

Pas-de-Calais Conseil Général · SwissLife · Crédit du Nord · effet d'o · SENSAS · CSF · CommunAupole de Lens-Liévin

Création : agence anaconda - 03 21 27 84 59

War Motors Weekend

Un nouveau show de style Beltring mais en Russie

La collection de véhicules militaires est un phénomène très récent dans la fédération de Russie. Dans les années qui ont suivies la chute de l'Union Soviétique en 1991, de nombreuses ventes aux enchères de véhicules militaires à chenilles ou à roues ont vu le jour.

Comme après-guerre en Europe de l'Ouest, les acheteurs ont d'abord été principalement des entreprises qui avaient un usage civil de ces matériels relativement modernes, en particulier pour le transport tout-terrain d'équipements industriels lourds.

Dans les 10 dernières années, la collection de véhicules militaires par des passionnés s'est développée de manière très rapide en Russie et dans les autres états de l'ancienne Union Soviétique. Commençant la collection avec un seul véhicule, certains ont rapidement acquis une véritable collection. Se sont alors posés deux problèmes : où exposer ces véhicules et surtout où les stocker ? En particulier pendant l'hiver toujours rigoureux dans ce pays.

Les possibilités de rassemblement ou d'exposition de ces véhicules sont relativement limitées en Russie. En général, ils sont seulement organisés en conjonction d'anniversaire ou fêtes du calendrier russe. Le 9 mai (jour de la victoire) de petites colonnes de véhicules historiques ou des rassemblements statiques sont organisés parallèlement aux commémorations officielles.

Cette situation évolue à l'été 2011, quand un groupe réunissant des collectionneurs individuels et d'autres

Par Jim KINNEAR
pour *Military Machines International*
Traduction : Pierre-François BOSELLI
Photos : Andrey AKSENOV

En titre.
Une Horch 901 allemande faisant un tour dans l'arène, véhicule unique en parfait état de marche.

Ci-contre.
Un Laffly français S20TL.

Un Chevrolet C15TA tracteur d'artillerie de 1943 complètement restauré.

NSU Kettenkrad Allemande, Dodge américain, propriétaires Russes!

ayant développé des entreprises autour de la collection/restauration de véhicules, ont décidé de développer cette passion naissante en créant des rassemblements « dans le champ » comme cela se fait ailleurs en Europe à l'instar du War and Peace Show de Beltring.

Une date a été décidée pour un rassemblement test à une heure de voiture de Moscou. Certains véhicules sont venus par la route sur le site, mais la plupart furent livrés par transporteur. En Russie conduire n'importe quel type de véhicule sur une départementale typique vous transporte dans le film Mad Max ou seule une vision à 360° vous permettra de survivre dans le trafic.

Premier essai

Le collectionneur Russe de véhicules militaires à les mêmes soucis que ceux partageant cette passion en France ou ailleurs. Il a un travail, des obligations familiales et se demande comment traverser la crise financière mondiale. Comme les autres, il s'interroge sur l'argent qu'il met dans cette passion. Enfin, ses compatriotes collectionneurs et lui-même ne représente qu'un tout petit groupe bien que celui-ci s'agrandisse chaque année. Cet été, ces collectionneurs ont enfin pu organiser leur premier rassemblement, rendant possible ce projet dont ils rêvaient durant les longues, très longues nuits de l'hiver russe !

Après avoir fait face à l'ensemble des problèmes d'organisateurs d'événements liés au planning, au budget, aux sponsors, au nombre de visiteurs attendus etc., le show fut finalement organisé la première semaine d'août à Ruza, dans la banlieue de Moscou. Le « War Motor » est donc le premier rassemblement russe dans la veine de ce que nous connaissons en Europe de l'Ouest en rassemblant tout ce qu'un événement de ce type peut proposer : évolutions de véhicules dans les bois ou sur le circuit poussiéreux, reconstituteurs en uniforme, et des dizaines d'engins chenillés ou à roues exposés (pas des centaines, nous ne sommes pas encore à Beltring ou Souchez !)

Ci-dessus.
Un Steyr Allemand 1500 A/02 sur la route.

Ci-dessous, à gauche.
Une Morris Commercial C4 telle qu'elle était livrée par le « Lend-Lease » via les fameux convois alliés traversant l'Arctique vers Arkhangelsk et Murmansk.

Ci-dessous, à droite.
Une Harley Davidson WLA avec son pilote russe.

La plupart des exposants se connaissent depuis des années, la Russie et Moscou en particulier étant un gros village dans lequel les gens se retrouvent en fonction de leurs passions ou intérêts communs. A cette occasion, les visiteurs ont pu, comme partout ailleurs, rencontrer ces passionnés et échanger avec eux leur enthousiasme autour de discussions sur la restauration et la préservation des véhicules. Elaborant sûrement des plans sur la comète autour de nouveaux véhicules à découvrir ou à sauver. C'est aussi ainsi que les passions naissent.

Août est traditionnellement le mois des désastres en Russie. Année après année, de façon quasi certaine, le pays subit une catastrophe majeure. Chacun attend donc une mauvaise nouvelle pendant ce mois, un peu comme une tradition. Tout ne peut pourtant pas être toujours

négatif, aussi les premiers participants du War Motor se rappelèrent sans doute que durant la première semaine du mois d'août 1943, la ville d'Orel fut reprise par l'Armée Rouge qui défendait le saillant de Koursk, et que la même semaine, en 1945 cette fois, l'Union Soviétique lançait avec succès ses opérations militaires aux confins de l'Asie contre le Japon.

Les collectionneurs présents ont passé beaucoup de temps à trouver, sauver et restaurer ces véhicules pour la plupart datant de la Deuxième Guerre mondiale alors qu'eux-mêmes sont trop jeunes pour avoir été témoins de cette époque. Cela leur a donné une meilleure compréhension du sens de l'histoire, même s'il doit être dit qu'en Russie, le sens de l'histoire, la connaissance des événements et la fierté nationale n'est pas réservée seulement aux passionnés d'histoire militaire. Chaque homme, femme et enfant dans ce pays ,a une sensibilité patriotique que l'opinion publique de nombreux pays occidentaux ne peut simplement pas comprendre.

Les véhicules militaires présentés durant ce premier « War Motor » en Russie sont très éclectiques, mêlant les véhicules russes, dont certains particulièrement rares, à un grand nombre de véhicules provenant des troupes alliées ou de l'Axe. Ce rassemblement fut l'objet de nom-

Ci-dessus, à gauche.
Un Dodge WC63 américain qui appartient à un collectionneur russe.

Ci-dessus, à droite.
une GAZ-67 laborieusement restaurée avec un radiateur premier modèle.

Les 2 clichés ci-dessous.
L'automitrailleuse de reconnaissance BA-64B en mouvement sur la piste poussiéreuse.

breuses discussions sur le passé militaire de ces véhicules puis de leur destin après-guerre jusqu'aujourd'hui. La plupart ont vécu une classique conversion civile, puis un abandon graduel pour raisons économiques. Un stockage souvent en extérieur et en pleine nature, fusionnant pour certains avec la végétation avant d'être miraculeusement redécouverts et restaurés. La plupart des véhicules présents ont été restaurés dans des ateliers russes. Toutefois, certains véhicules étrangers ont aussi été importés par les collectionneurs.

Certaines des restaurations de véhicules russes sont plus proches de la reconstruction à partir d'un châssis. Un de ces projets présenté durant le show est le ZiS-6 avec juste son châssis nu et sa cabine, mais qui une fois restauré sera le seul camion ZiS-6 6x4 cargo existant. Le nombre de véhicules et d'épaves découvertes et restaurées dans un état meilleur qu'à l'état neuf commence a être important en Russie. Les collectionneurs présents étaient très fiers de contribuer ainsi à la sauvegarde de leur patrimoine pour les futures générations. Cette première exposition de véhicules, datant pour la plupart de la guerre et qui avaient à l'époque une espérance de vie très courte, est la récompense de ces passionnés. Nul doute que ce modeste premier rassemblement est appelé à grandir. ■

Ci-dessus.
Le panzer-cheval Mk1 part pour un petit trot.

Ci-dessus à droite.
La recherche du détail des uniformes et des véhicules est très importante pour la qualité de la présentation.

Ci-contre.
Plusieurs motos russes ou alliées étaient présentées durant le weekend.

Ci-dessous.
M3A1 White scout car au soleil couchant.

Ci-contre.
Une Dodge WC57 command car de 1942.

Ci-dessus.
Une BMW R-75 Sahara « à la russe ».

Ci-dessous.
Horch 901 (gauche) & BMW 325 (droite).

Ci-dessus à gauche.
Une GAZ-67 premier modèle à son allure. Beaucoup trouve ce véhicule très laid mais son aspect unique permet de l'identifier immédiatement.

Ci-contre.
M3A1 White scout car.

Ci-dessous à gauche.
Une NSU Kettenkrad avec un moteur de 1500cc developpant 36cv provenant d'une Opel Olympia.

Ci-dessous.
Véhicules de commandement américain et allemand.

la LOCOMOTION EN FÊTE

9 & 10 juin 2012

Aérodrome
Cerny
La Ferté-Alais
91 Essonne

20e édition

N 7
Camping de la Nationale 7

RENAULT

Bourse, stands,
reconstitutions, piste à chars
Restauration sur place

FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

CHARGE UTILE Magazine · TRACTEURS · MILITARIA · FORUM Chantiers · TANK MILITARY VEHICLES · GBM · AUTOCAR & BUS fan · LES ROUTIERS · PARFLAM S.A. · Histoire & Collections

Renseignements et réservations : Tél. 06 03 18 07 25 (Heures bureaux) • **Fax 01 60 85 10 53**

Billets à tarif réduit sur www.locomotion-en-fete.fr • acpht@aliceadsl.fr

Entrée 15 € par jour et par personne - Gratuit pour les enfants de moins de 12 ans - Parking gratuit

Crédit Photos : ACPHT

Churchill NA75

Un Churchill en Méditerranée

Au début de 1944, les nouveaux modèles du char d'infanterie Churchill commencent à être disponibles pour le Royal Armoured Corps en Grande-Bretagne: le Mk VI, armé d'un canon britannique de 75 mm dans la tourelle moulée modifiée du Mk IV, et des conversions de ce dernier avec le même 75 mm, sont distribués aux Tank Brigade devant participer au débarquement de Normandie.

Le Mk VII, équipé d'un 75mm dans une tourelle entièrement remaniée et installée sur un châssis au blindage augmenté, entre tout juste en production, et ne sera disponible que dans quelques mois. Cependant, presque tous ces nouveaux chars sont destinés au nouveau front qui va être ouvert en Europe de l'Ouest, et la poignée d'unités de Churchill (deux Tank Brigade) qui combat sur le front d'Italie devra se débrouiller avec des modèles plus anciens armés de canons de 6-pounder, au mieux. Cette dernière pièce possède certes des capacités de pénétration tout fait honorables, mais il lui manque un obus explosif vraiment efficace et elle est donc moins versatile que le canon du Sherman, par exemple.

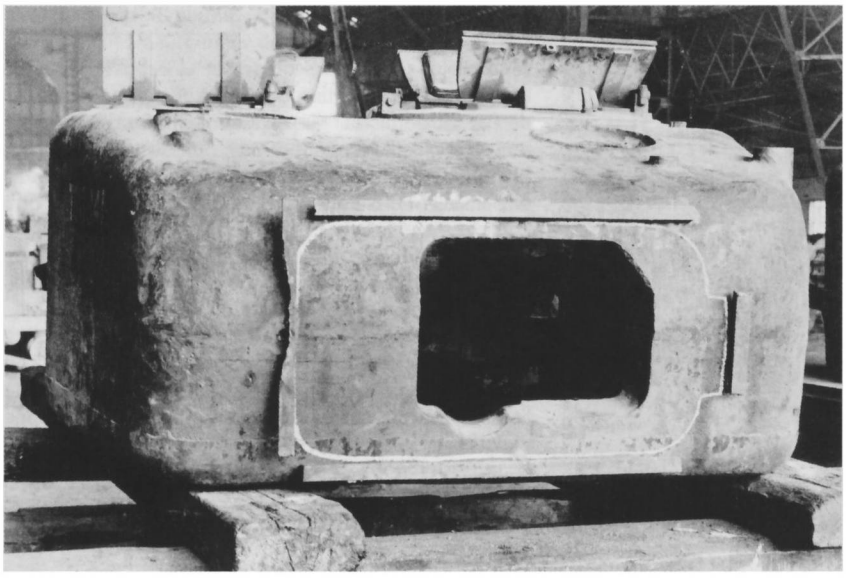
En titre.
Un Churchill NA75 peu après sa conversion en Algérie. Le canon de 75 mm est en élévation maximale, et on peut constater que la mitrailleuse coaxiale ne suit pas le canon jusqu'au même angle. A l'arrière-plan est visible une tourelle de Churchill Mk IV intéressante car armée d'une Besa avec son manchon blindé en lieu et place de l'armement principal. *(Bovington Tank Museum 3779/A4)*

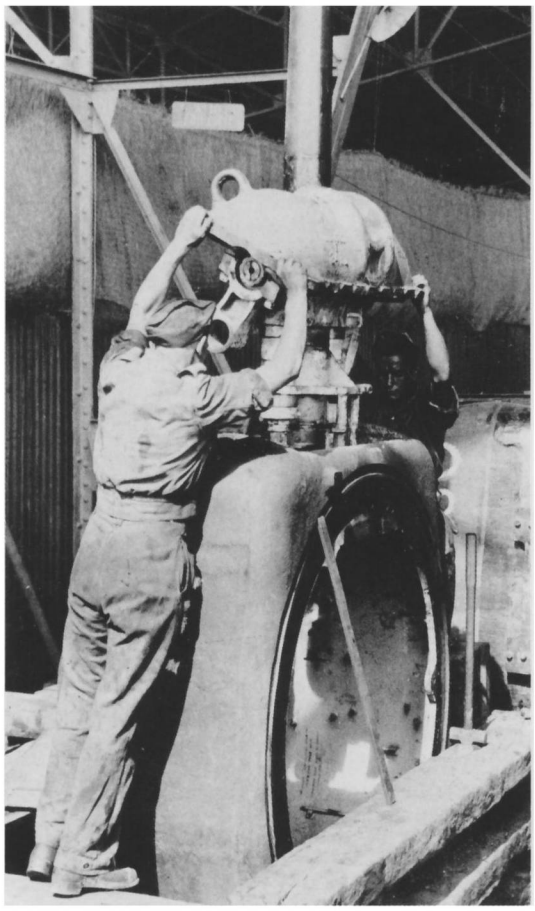
Un certain Captain P.H. Morrell, appartenant aux Royal and Electrical Mechanical Engineers, est l'homme qui va trouver une solution à ce problème. En tant que commandant de la 655th Troop du Tank Workshop REME attachée à la 21st Tank Brigade en Algérie, Morrell est bien informé quant aux limites du 6-pounder, et il considère en outre que le mantelet intérieur en retrait des Churchill Mk III-IV projette une ombre qui est prise pour cible par les servants de canons antichars allemands et les tireurs des Panzer (ce qui semble n'avoir jamais été prouvé, toutefois). En visitant les dépôts de blindés alliés détruits et récupérés en Afrique du Nord, à la recherche de pièces utilisables à cannibaliser, Morrell remarque que sur de nombreuses épaves de Sherman, le canon, son mantelet et son affût sont intacts. Après avoir examiné et soigneusement mesuré les tourelles et les canons respectifs du Sherman et du Churchill, il en conclut que le mantelet extérieur du Sherman et son bloc culasse/canon pourraient être adaptés avec un minimum de modifications au Churchill.

Un canon de Sherman pour le Churchill

Morrell prépare un court rapport pour expliquer son idée, mais le commandant de son unité n'est visiblement pas favorable au projet. Cependant, deux semaines

Par Ludovic FORTIN



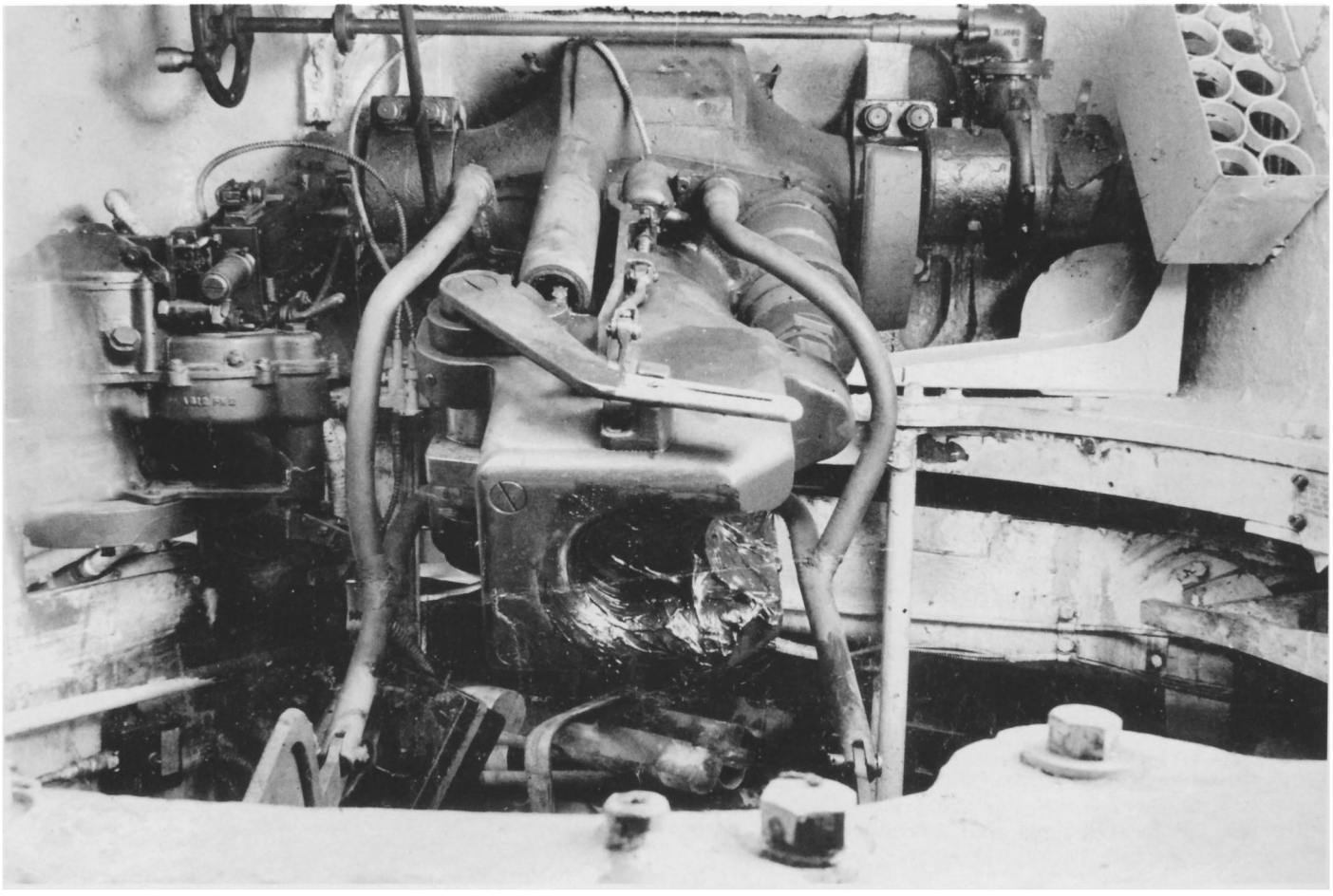


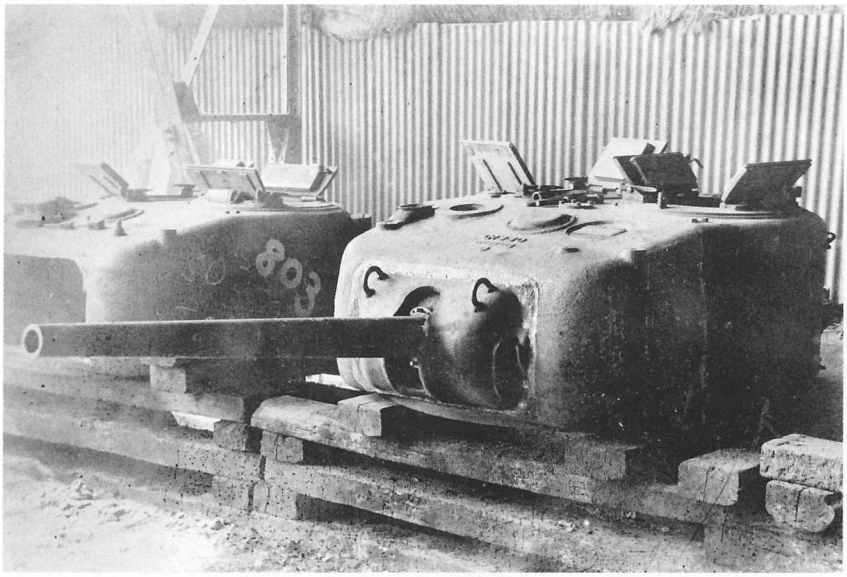
plus tard, un nommé J.C. Jack, ingénieur chez Vauxhall Motors qui est l'entreprise ayant mis au point et produisant le Churchill, rend visite à Morrell en Algérie. Les deux hommes se sont déjà rencontrés avant la guerre, et le contact est par conséquent très bon immédiatement. Après une longue discussion qui le convainc de la valeur du projet de Morrell, Jack écrit au Army Force Headquarters (Quartier Général des Forces Armées) afin de souligner que le canon du Sherman pourrait bel et bien être facilement installé sur le Churchill, et que l'anneau de tourelle de ce dernier est assez solide pour supporter la pression supplémentaire en résultant (il est

Ci-dessus.
Une tourelle de Churchill sans son canon est préparée pour la découpe afin d'adapter l'affût et le mantelet d'un canon de Sherman, dont la forme est dessinée à la craie sur le blindage. Il semble que les bandelettes de métal aient été soudées pour guider le mécanicien dans son travail, car elles n'apparaissent pas sur la conversion terminée. *(Bovington Tank Museum 3779/B6)*

Ci-dessous.
Le canon de 75 mm du Sherman est pivoté sur le NA75 pour pouvoir être tiré et chargé depuis la droite. Les commandes et le mécanisme de culasse sont adaptés en conséquence. La Browning reste sur la gauche, mais il est évident ici que son élévation est gênée par le système de rotation de tourelle. *(Bovington Tank Museum 3779/A2)*

Ci-dessus.
Des mécaniciens des REME installent l'ensemble du canon de 75 mm dans une tourelle de Churchill Mk IV. Le fait que la conversion de 210 exemplaires du NA75 soit accomplie en seulement quelques semaines démontre combien le projet du Captain Morrell était judicieux, simple et efficace. D'après les photographies d'époque, la conversion en NA75 n'a été effectuée qu'à partir de canons de Sherman dotés du bouclier M34 étroit initial, et non pas du M34A1 plus large et plus tardif. *(Bovington Tank Museum 3779/A2)*



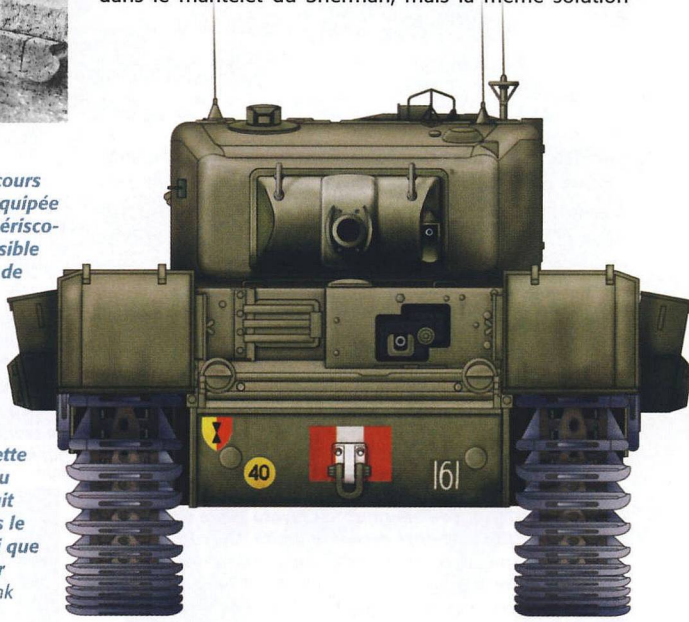


en fait plus solide que l'anneau de tourelle du Sherman lui-même). Le Major General W.S. Tope, directeur du Mechanical Engineering, rencontre Morrell et lui pose de nombreuses questions au sujet de la nouvelle version envisagée, essayant d'en connaître tous les aspects et d'en découvrir les failles: les réponses le persuadent de la validité du projet, qu'il approuve, et il met également à la disposition de Morell toutes les ressources humaines et matérielles nécessaires à son aboutissement. Mais il rappelle à Morrell que si son plan devait échouer, c'en serait fini de sa carrière militaire…

Ci-dessous.
Une ligne de Churchill NA75 (avec au moins un Mk VI) du North Irish Horse (anciennement 25th, à présent 21st Tank Brigade) pilonne en tir indirect les positions ennemies dans le secteur d'Alfonsi, le 21 mars 1945. La rareté grandissante des Panzer sur le front italien fait que les chars y sont de plus en plus souvent employés comme de l'artillerie mobile à partir de l'été 1944. *(IWM NA23274)*

« Whitehot »

Le projet est déclaré top secret et baptisé Whitehot. La première modification consiste à découper une partie de l'avant de la tourelle du Churchill afin d'installer le mantelet plus large du Sherman. L'un des plus gros problèmes que Morrell doit résoudre est que pour pouvoir être installé dans la tourelle du Churchill, le canon doit être chargé et tiré de la droite, et non pas de la gauche comme sur le Sherman. L'affût et la culasse sont donc adaptés en conséquence, tout comme la mitrailleuse coaxiale Browning .30. Puisque l'avant de la tourelle est vertical sur le Churchill, il faut faire quelque chose pour compenser la perte d'élévation en comparaison avec l'avant incliné du Sherman. La partie supérieure de l'embrasure du canon est tout simplement découpée dans le mantelet du Sherman, mais la même solution



Ci-dessus.
La tourelle du NA75 en cours d'assemblage est déjà équipée du 75 mm et du viseur périscopique modifié, qui est visible à l'avant gauche du toit de tourelle. Il lui manque encore le bouclier blindé du canon, tandis que la partie supérieure découpée dans l'embrasure est bien en évidence. Certaines sources affirment que cette partie, une fois retirée du haut de l'embrasure, était soudée de nouveau sous le canon, mais il s'avère ici que cela ne semble pas avoir été le cas. *(Bovington Tank Museum 3779/A1)*

n'est pas possible pour la mitrailleuse coaxiale, car celle-ci est bloquée à l'intérieur de la tourelle par le système de rotation. Morrell et son équipe doivent modifier l'affût de la mitrailleuse pour que la Browning suive la course du canon jusqu'à un certain point, puis qu'elle soit déconnectée de l'affût et que le canon seul puisse atteindre son élévation maximale. Le viseur périscopique du Sherman est également adapté pour s'insérer dans le logement gauche de l'épiscope d'origine, sur le toit de tourelle. Il est aussi décidé de remplacer la mitrailleuse Besa de caisse par une Browning afin d'éviter le mélange de différentes munitions. L'affût de cette mitrailleuse est facilement converti pour recevoir la Browning, et l'orifice du manchon blindé extérieur est élargi pour le canon de .30 plus épais.

Le canon de 75 mm du Sherman est pivoté sur le NA75 pour pouvoir être tiré et chargé depuis la droite

En bas.
Un Churchill Mk IV NA75 de la 25th Tank Brigade est photographié passant dans les rues étroites de Montefiore en Italie, le 11 septembre 1944. Ce char arbore peu de marquages clairs, hormis le triangle d'un A Squadron sur le bouclier du canon et le numéro de série T172829/B à l'avant de la caisse. Notez comment les anneaux de levage ont été repositionnés plus près du bouclier du canon que sur les Sherman standard. *(Bovington Tank Museum 478/E4)*

Le Churchill « North Africa »

Les différentes modifications sont réalisées en février et mars 1944, et les premiers essais de tirs sont jugés satisfaisants. La prochaine étape est de réviser les casiers à munitions, et il apparaît que 81 obus de 75 mm peuvent être finalement transportés, autant que sur le Churchill armé du 6-pounder. Une fois la modification acceptée, 210 Churchill au total sont convertis à Bône, en Algérie. Cette variante est baptisée NA75, NA pour « North Africa » évidemment, et 75 pour le canon de 75 mm du Sherman. Etant donné le manque de Churchill armés d'un 75 mm sur le front de Méditerranée, la conversion est bienvenue, et semble avoir été plus efficace que les chars équipés du 75 mm britannique, dont le canon n'était qu'une adaptation du 6-pounder pour tirer les munitions du 75 mm américain (la moindre épaisseur

Churchill NA75 du North Irish Horse Regiment, 25th Tank Brigade. Italie, été 1944
Illustrations Christophe Camillote © H&C 2011

Ci-contre.
Le 23 avril 1945, un Churchill s'est arrêté à côté de fantassins du 1st London Irish Rifles près de Tanara, lors de l'avance dans la vallée du Pô. La tourelle est entourée d'un filet de camouflage, et le signe Arm of Service 173 à l'avant du char identifie probablement le 48th RTR au sein de la 21st Tank Brigade, sans qu'il soit possible d'être affirmatif car les marquages sur le front italien restent mal connus, surtout à la fin de la guerre lorsque certaines unités sont dissoutes ou restructurées. *(IWM NA24460)*

du tube du canon britannique semble avoir engendré des vibrations qui nuisaient à la précision du tir). Vu le succès de cette conversion, on se demande d'ailleurs pourquoi elle ne fut pas étendue aux Churchill restés en Grande-Bretagne, où bon nombre de canons de Sherman étaient disponibles en raison de leur conversion en Firefly ou en char de dépannage ARV…

Les premiers Churchill NA75 sont perçus en avril 1944 par la 25th Tank Brigade avant qu'elle quitte l'Afrique du Nord pour l'Italie. La 21st Tank Brigade est ensuite équipée de même, mais il n'y eut jamais assez de NA75 pour satisfaire la demande, et ils servirent aux côtés de Churchill de 6-pounder et également de Sherman. Il faut rappeler que peu de Churchill armés d'un 75 mm en usine (Mk IV modifié ou nouveau Mk VI) rejoignent l'Italie avant le début de 1945, lorsque les premiers Mk VII sont livrés. Le NA75 est utilisé pour la première fois au combat en mai 1944 par la 25th Tank Brigade, quand celle-ci appuie la 1st Canadian Infantry Division lors de son attaque contre la ligne Hitler. Les bonnes performances du NA75 font que l'initiative de Morrell est considérée avec gratitude et rapidement récompensée : il est promu au grade de Major, rejoint l'état-major du General Tope, et sera plus tard fait « Member of the British Empire » (MBE). ■

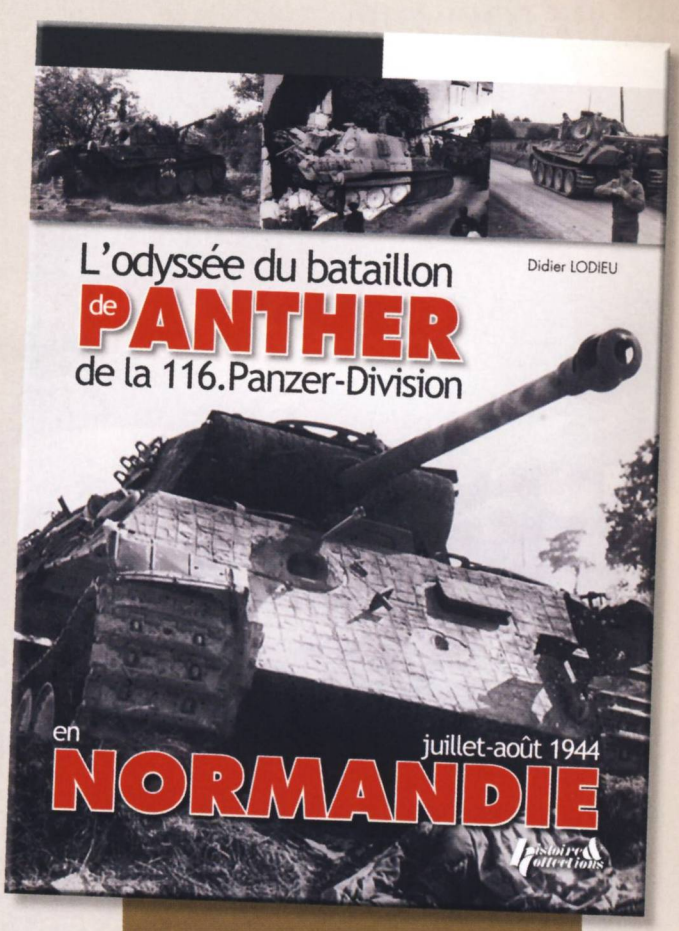
Ci-dessous.
Autre vue sous un autre angle des mêmes Churchill que sur la photo du bas de la page XX, qui sont sur ce site depuis un moment si l'on en juge par les douilles et les éléments de casiers à munitions dispersés au sol. Sur la tourelle du premier char est bien visible le triangle d'un A Squadron avec en son centre un chiffre 2 identifiant le numéro de la Troop. *(IWM NA23277)*

NOUVEAUTÉ

PANTHER EN NORMANDIE

Avec le débarquement des Alliés en Normandie, le Generalleutnant von Schwerin réclame une fois de plus l'arrivée des chars Panther. On lui promet le bataillon blindé de la 24. Pz.Div. : la I./Pz.Rgt. 24. Formés très rapidement par des officiers confirmés qui ont tous connu la guerre à l'Est, les équipages sont lancés dans la bataille de Normandie afin de repousser la 1re Armée américaine à la fin juillet. Le Livre suit pas à pas ce bataillon blindé au jour le jour, avec ses victoires et ses pertes à Beaucoudary, dans la région de Percy, lors de l'offensive sur Mortain puis dans l'Orne au nord d'Alençon, dans la poche de Falaise puis lors des combats d'arrière-garde durant l'inévitable course vers la Seine.

Didier Lodieu nous emmène à travers le récit palpitant de l'engagement de ce bataillon de Panther, sans oublier d'évoquer les nombreuses unités alliées qui lui furent opposées ■



Par l'auteur de :
Mourir pour Saint-Lô
Le III. Pz. Korps a Koursk

128 PAGES
200 PHOTOS

33,20 € au lieu de ~~34,95~~

bon de commande p.63

Mercedes 320 Kübelwagen WK 142 III

De la Reichswehr à la Wehrmacht

A la fin de la Première Guerre mondiale et après le traité de Versailles, l'armée de la République de Weimar est limitée à 100 000 soldats, tous militaires de carrière. Vu l'afflux des volontaires, les critères de sélection sont rigoureux. Du côté des véhicules, ceux-ci doivent être légers : aucune arme lourde, de la mitrailleuse au canon, en passant par tout ce qui est blindé, n'est autorisée.

L'expérience de la guerre des tranchées conduit les responsables militaires allemands à réfléchir à une guerre de mouvement, lançant les bases du Blitzkrieg, littéralement la guerre éclair, où la mécanisation prendrait une part prépondérante. De ce fait, l'armée doit disposer de véhicules de transport de troupes pouvant tracter des remorques. La carrosserie de ceux-ci doit permettre aux soldats de pouvoir sortir du véhicule très rapidement, il ne peut donc pas s'agir d'une conduite intérieure, mais d'un cabriolet avec capote et pare-brise rabattable. Le concept « Kübelsitzwagen » (plus tard « Kübelwagen ») est né. La carrosserie est adaptée sur des châssis civils simplement renforcés, et c'est ainsi que les constructeurs nationaux, parmi lesquels Daimler-Benz, sont sollicités.

En titre.
Livrée jusqu'en 1935, la 260 Stuttgart type W11 IV a été livrée à plus de 2000 exemplaires. Sur cette vue, prise en hiver, on distingue contre la calandre la protection du moteur contre le froid, traitée en similí côté externe et feutre en interne, et les portes en toile ici en place.

Par Alain AUBRAT

Les Kübelwagen signés Mercedes-Benz dans la Reichswehr

Les premières livraisons datent de la seconde moitié des années vingt , avec la 200 Stuttgart 8/38PS. Ce véhicule, type W02K, est le premier d'une longue série. La caisse comporte des portières en toile, habituellement repliée contre un siège, et des roues de secours fixées à l'arrière. Comme les autres modèles W02, les jantes sont du type artillerie. Doté d'un moteur de deux litres développant 38 chevaux, il est livré à 16 954 exemplaires jusqu'en 1931.

Parallèlement, à la fin de la décennie, apparaît dans la gamme un nouveau châssis référencé W11. Le modèle est appelé 260 Stuttgart et deux séries différentes sont livrées à la Reichswehr. Très similaire au modèle précédent, la nouvelle 260 est reconnaissable à ses jantes concaves avec pneus tout terrain. Les roues de secours sont toujours situées à l'arrière de la caisse. Les livraisons de ce premier type W11 III, au nombre inconnu, s'échelonnent de 1928 à 1929 puis interviennent jusqu'en 1935, à raison de 2 023 exemplaires, celles du type W11 IV. Les modifications concernent en particulier quelques éléments mécaniques, dont un nouveau carburateur, le moteur ayant toujours la même cylindrée, et le positionnement des roues de secours, désormais installées juste après les roues, latéralement, dans les ailes avant.

La Mercedes 290 arrive au catalogue en 1934. Une commande de 90 « Kübelsitzwagen » à châssis et suspen-

Ci-dessus.
Les photographies des Mercedes 260 Stuttgart W11 III sont rarissimes, WL-27048 est un exemplaire des toutes premières livraisons, avec le pare-brise typique des modèles 200. Les roues de secours sont encore à l'arrière du véhicule.

Ci-contre.
La Mercedes 200 Suttgart 8/38PS type W02K arrive dans les unités vers 1929. Le pare-brise très haut est caractéristique de ce véhicule. Ayant à l'origine une immatriculation RW, il a été réimmatriculé selon les nouveaux codes vers 1936 en WH, pour Wehrmacht Heer. Il porte sur l'aile gauche les marquages d'une compagnie motorisée antichar.

sions renforcés est signifiée à la firme, modèle reconnaissable à ses jantes voile plates, les ailes avant sans roue de secours, celle-ci étant installée à l'arrière de la caisse.

1935, naissance de la Wehrmacht

En 1935, la Reichswehr devient la Wehrmacht. L'encadrement est en place. Depuis des années, le nombre des officiers est supérieur aux besoins. Beaucoup de soldats de rang inférieur ont également intégrés des enseignements et règles pour assurer des charges plus importantes. Le gouvernement issu des élections de 1933 prône le réarmement de l'Allemagne. Jusqu'alors, les différents constructeurs de matériels lourds travaillaient dans la clandestinité ou usaient de subterfuges. Maintenant, tout est officiel et il n'y a aucune réaction forte de la part des démocraties qui souhaitent avant tout préserver la paix, au prix de concessions inacceptables. Les commandes de matériels de tous genres se généralisent.

Ci-contre.
Prêtes pour un défilé, ces 260 Stuttgart sont attelées alternativement soit à un caisson de munitions, soit à un canon antichar PaK36 de 3,7 cm.

Voici une exceptionnelle vue d'une 290 W135 en action. Celle-ci, matricule WH-58533, porte les marquages de la 3e compagnie d'infanterie motocycliste de la 17. Panzer division.

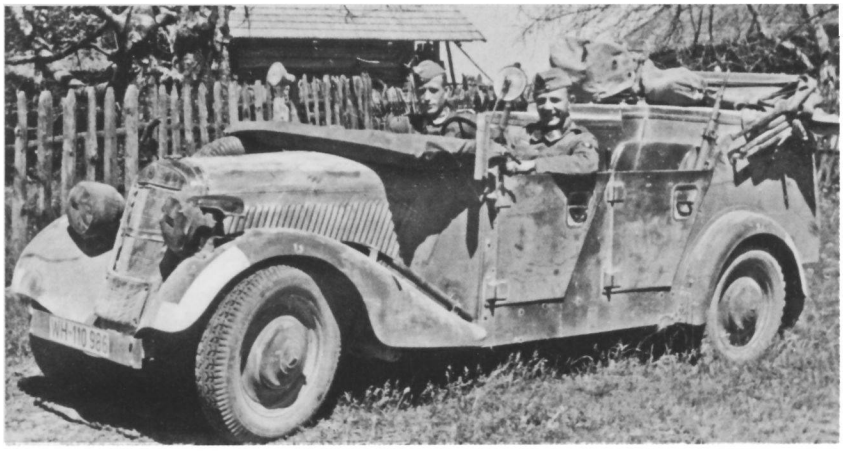
La 290 W135 vient peu après, 629 véhicules sont livrés entre 1936 et 1937. Il s'agit d'une version améliorée de la précédente, dotée d'un moteur plus puissant, 68 chevaux au lieu de 60. Les roues de secours reviennent contre le capot moteur. Les jantes sont équipées de pneumatiques de 17 pouces, n'affectant cependant pas la garde au sol du véhicule.

Se substituant à la 290, la 320 est introduite en 1937. Bien évidemment, une version militaire à carrosserie Kübelwagen est programmée. Construite à 1 764 exemplaires, le modèle dispose jusqu'en 1939 d'un moteur 3,2 litres tandis que, pour les dernières livraisons de 1940, un moteur plus puissant, hérité du modèle 340 alors en production y est monté. Elle est facilement reconnaissable à ses grandes roues (jantes à 6 trous, d'un modèle similaire à celles des camions légers de la marque, et équipées de pneus tous terrains basse pression 6,5-20).

Ci-dessus.
Les Mercedes 320 Kübelwagen sont facilement identifiable grâce à leurs jantes spécifiques. Celle-ci appartient au groupe d'armées commandées par le Général Guderian, et fait partie d'une unité d'artillerie utilisant des obusiers de 10,5 cm sFh (schwere Feldhaubitze) tractés par des semi-chenillés.

Fiche technique de la Mercedes 320 Kübelwagen WK 142 III

Longueur	4,55 m
Largeur	1,81 m
Hauteur	1,71 m avec la capote montée
Empattement	2,88 m
Poids à vide	1 710 kg
Charge utile	610 kg
Performances et caractéristiques techniques	
Vitesse maximale	118 km/h
Consommation sur route	17 l/100 km
Autonomie sur route	470 km
Réservoir d'essence	80 litres
Garde au sol	24,5 cm
Pneumatiques	6.50 x 20 tout terrain basse pression Quatre roues indépendantes
Boîte de vitesse	4 avant, 1 arrière Embrayage monodisque à sec
Système électrique	12 V
Système de freinage	par hydraulique
Moteur	
Type	Daimler Benz M 142 I
Nombre de cylindres	6
Alésage	82,5 mm
Course	100 mm
Cylindrée	3,207 l
Taux de compression	6,5:1
Puissance	78 ch à 4 000 t/mn
Carburateur	double Solex inversé, type 32 JFF
Carburant	essence
Refroidissement	par eau



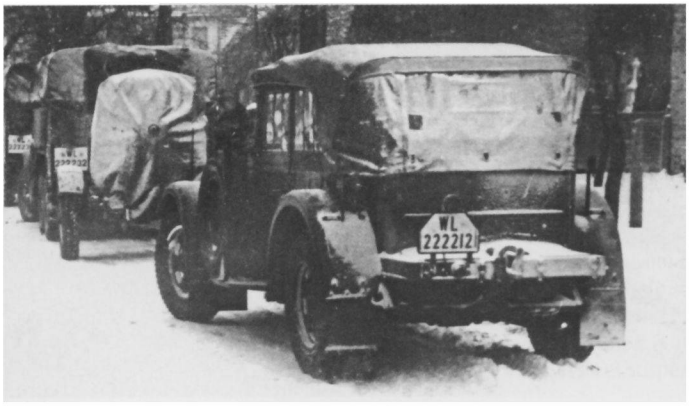
Ci-dessus.
La petite Kübelwagen de Mercedes, modèle 170 VK, est un véhicule apprécié. Elle fut livrée en grand nombre, tant à la Wehrmacht comme ici, matricule WH-110986, qu'à la Luftwaffe.

La dernière Kübelwagen de cette génération est la 340 WK142V. Livrée à seulement 42 exemplaires, elle est construite sur un châssis long à empattement de 3,30 m, soit 42 cm de plus que le normal. C'est une évolution de la 320, destinée en particulier aux unités de transmissions. Visuellement, les différences concernent surtout les jantes, l'espace entre les deux portières et l'arrière surélevé de la caisse.

Reste la dernière, construite sur le châssis du modèle 170. Cette Kübelwagen, nommée 170VK, est classée parmi les légères, tout comme la Stöwer 40 et la Volkswagen type 82. Livrée à 19 075 exemplaires entre 1938 et 1942, elle a connu diverses variantes, dont une version trois portes avec poste radio. Elle est équipée d'un moteur de 1,7 litre développant 38 chevaux. C'est un véhicule apprécié de ses utilisateurs, même si ses performances en tout terrain ne sont pas des plus convaincantes à cause de sa masse de 1235 kg. A titre de comparaison, la Volkswagen pèse seulement 725 kg. ■

Ci-dessous.
Sur cette vue prise le 21 juin 1941 en route vers la Russie, on retrouve en tête quatre Kübelwagen, dont trois Mercedes. Au premier plan, il y a une 320 avec, à sa droite, une Horch Kfz 15, tandis qu'au second rang on distingue une autre 320 ainsi qu'une 170 VK.

Ci-dessous.
Durant l'hiver, des protections latérales avec translucides en rhodoïd font office de vitres, évitant ainsi aux passagers les courants d'air pénibles. Cette Mercedes 320 est en dotation dans la Luftwaffe, matricule WL-222212.



Mercedes 320 Kübelwagen

Pour le plaisir…

La Mercedes fut trouvée au début des années quatre vingt chez un garagiste au sud de Paris, et resta en instance de restauration jusqu'en 1995, car elle était très incomplète.

En particulier tout l'intérieur manquait et ce fut pour son propriétaire une recherche assidue des pièces absentes, pièces qui furent collectées aux quatre coins de l'Europe. Une longue, très longue attente de dix années pour l'avoir enfin complète, mais pour ceux qui ont désormais la chance de pouvoir la voir, quel plaisir pour les yeux... Les dernières pièces à avoir été perçues ont été les jantes, si spécifiques au modèle. « Chez les Allemands, tout se ressemble mais rien n'est pareil », m'a-t-on confié. Il a été mis un point d'honneur à la remettre exactement comme à l'origine, avec des pièces estampillées 1939 ou 1940, dates de la livraison de cette voiture. ■

En titre.
Remisé à l'abri, le véhicule attend sa renaissance. On mesure aisément le travail nécessaire et on ne peut que rester admiratif devant la « bête » telle qu'elle est aujourd'hui. Ici, elle a déjà reçu quelques menues améliorations.

Ci-contre.
Au départ vers l'atelier de restauration, la 320 apparaît sanglée sur le plateau porte-engins. Afin de ne pas égarer des pièces durant le voyage, divers effets ont été sécurisés dans l'habitacle.

Photo 1.
La barre de protection de la calandre a une forme en V. Sur celle-ci, sont fixés les phares ainsi que les avertisseurs sonores. Notez le crochet de remorquage avec sa rondelle métallique.

Photo 2.
Sur l'aile avant gauche sont fixées la pelle et une hache. Les attaches sont complexes.

Photo 3.
Les roues avant présentent une sangle en cuir rattachant le bouchon central et la jante. Par ce bouchon central, les équipes de maintenance passaient la graisse qui enduisait progressivement les différents éléments de roulement de roue.

Photo 4.
"2,2 atü" correspond à la pression des pneus préconisée. Le phare Notek et le porte-fanion sont fixés sur l'aile gauche.

Photo 5.
Vue de détail par dessous du phare Notek.

Photo 6.
La roue de secours est fixée juste après la roue avant, de chaque côté du capot moteur. Notez le petit cadenas, et la nourrice de 5 litres d'essence attachée au marchepied.

Photo 7.
Gros plan sur le rétroviseur, et l'indicateur de direction.

Photo 8.
Vue de l'intérieur de l'aile avant gauche. Avec les détails des tirants de direction, les attaches de la suspension, etc.

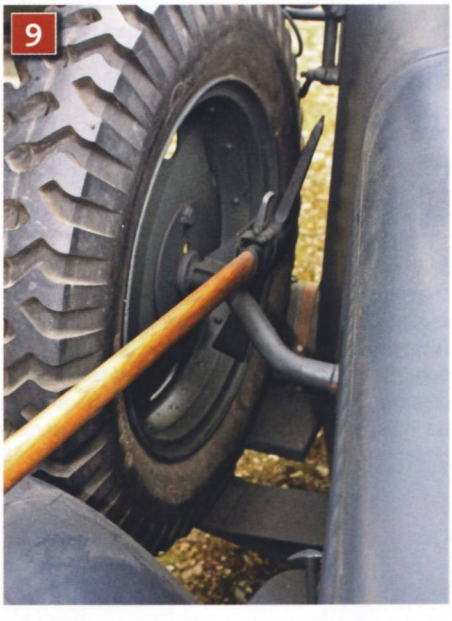
Photo 9.
Face interne de la roue de secours montrant sa fixation à la carrosserie, support qui est aussi celui de la pioche.

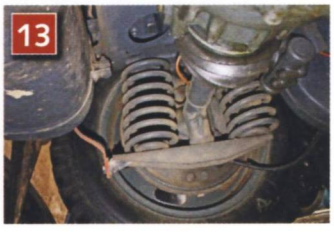
Photo 10.
Les lames de suspension des roues avant sont perpendiculaires au châssis. Notez, en arrière, la barre d'accouplement et le carter moteur.

Photo 11.
Sur la première traverse reposent l'arrière du moteur et la boîte de vitesses. On remarquera l'arbre de transmission en sortie de boîte.

Photo 12.
Vue arrière du pont suspendu type De Dion. On y distingue parfaitement les deux demi-arbres allant à chaque roue, avec le soufflet protégeant les engrenages internes.

Photo 13.
Voici la face interne de la roue arrière gauche, avec l'arbre de transmission, et le double ressort boudin assurant la suspension.





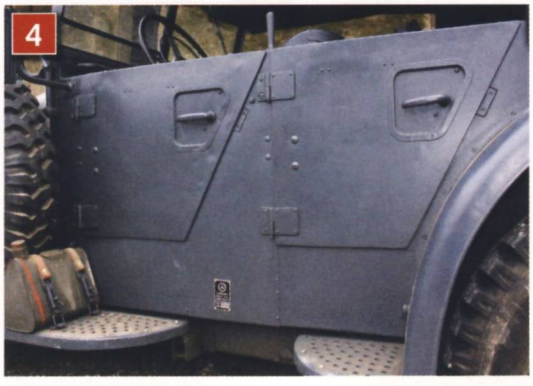


Photo 1.
Il y a deux casiers à munitions. Ils sont disposés de part et d'autre du crochet d'attelage. Remarquez que ces casiers sont simplement posés et sanglés sur la plate-forme arrière.

Photo 2.
A l'arrière droit se trouve le bouchon de réservoir.

Photo 3.
Les 320 étaient à l'origine livrées avec des jantes à 7 goujeons, en cours de production furent introduites de nouvelles à seulement 5.

Photo 4.
Les portes des Kübelwagen sont démontables afin de permettre aux soldats de sortir plus rapidement de la voiture.

Photo 5.
L'intérieur de la porte est des plus sommaire, une poignée pour refermer et une manette pour ouvrir.

Photo 6.
Sur tous les Kübelwagen, le châssis est prolongé à l'arrière afin de loger un coffre ou des casiers à munitions. Ici, c'est un casier pour obus de canon antichar PaK 36.

Photo 7.
Au dos de la banquette avant sont fixées deux pochettes en cuir, dans lesquelles étaient placées les cartes et une hache.

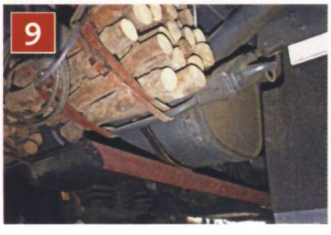
Photo 8.
Sur l'aile arrière gauche est peint l'insigne tactique, correspondant à une unité antichar. Le J signifie Jäger, (chasseurs). Plus haut est fixé le support des arceaux de la capote quand celle-ci est repliée.

Photo 9.
Le réservoir d'essence est installé à l'arrière du véhicule. Sous les longerons du châssis sont fixées les fascines. Remarquez la sortie du pot d'échappement.

Photo 10.
En avant du pare-brise, une sangle retient la partie antérieure de la capote, ceci afin qu'elle ne soit pas flottante quand la voiture roule. De même, une rondelle de caoutchouc est positionnée sur le capot, afin d'éviter les chocs quand il est rabattu.

Photo 11.
Derrière les sièges se trouve un coffre sur le couvercle duquel est fixé une scie. Dans celui-ci, une place est prévue pour les portières et les protections latérales avec translucides utilisées l'hiver.

Photo 12.
Les fusils sont solidement attachés en biais au centre de l'espace réservé aux passagers, d'arrière en avant. Les canons sont insérés dans ce support fixé sur la banquette avant.



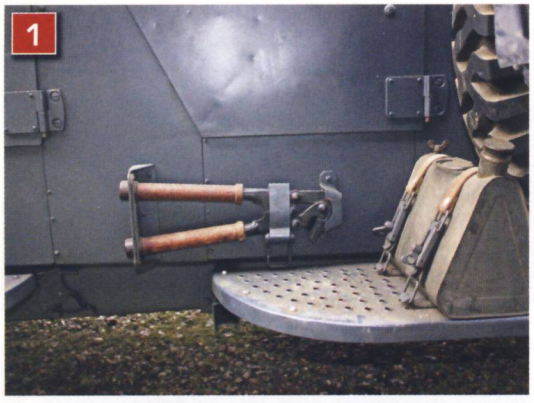


Photo 1.
Sous la porte avant droite se trouve le coupe-boulon. On retrouve ici les attaches caractéristiques, tant au niveau de ce dernier que de la nourrice (on ne dit pas encore jerrycan).

Photo 2.
A côté de l'indicateur de direction droit, il y a un phare de recherche amovible: celui-ci permet à la fois de donner de l'éclairage dans le compartiment moteur et d'effectuer une recherche visuelle aux alentours immédiats du véhicule.

Photo 3.
Le volant porte bien évidemment l'étoile en son centre, le petit cercle métallique commande l'avertisseur sonore (klaxon).

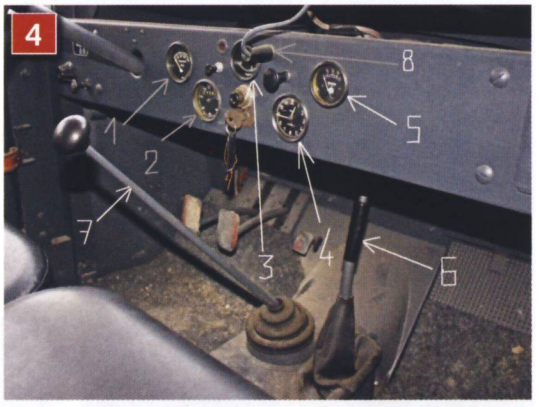


Photo 4.
Cette vue du poste de conduite fourmille de détails. Hormis le classique pédalier, on trouve : (1) manomètre de température d'eau, (2) compteur kilométrique et de vitesse, (3) manomètre de pression d'huile, (4) montre, (5) jauge à essence, (6) frein à main, (7) levier de vitesses, (8) connexion pour le moteur des essuie-glaces.

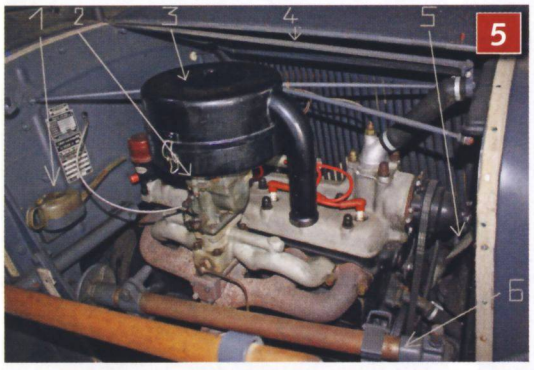


Photo 5.
Vue côté droit du moteur 3,4 litres. (1) burette d'huile, (2) carburateur, (3) filtre à air, (4) gouttière sous la charnière centrale d'ouverture du capot, (5) ventilateur du radiateur, (6) cric.

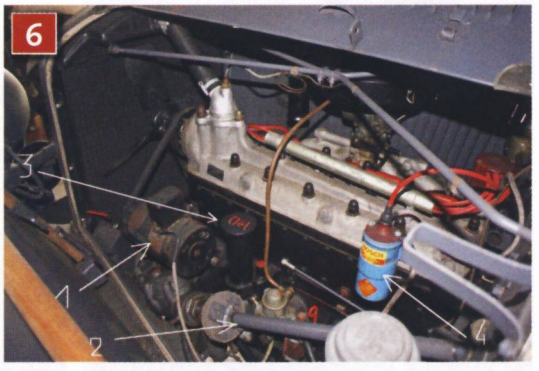
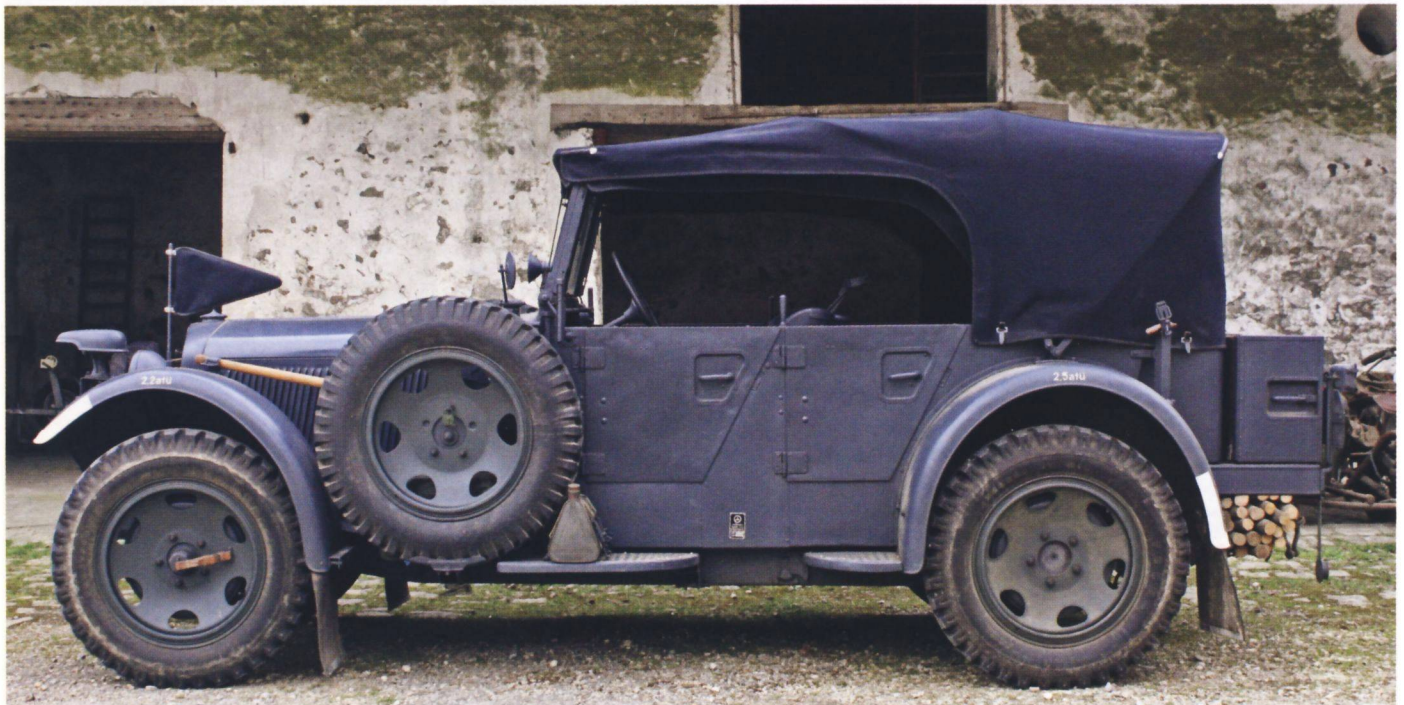
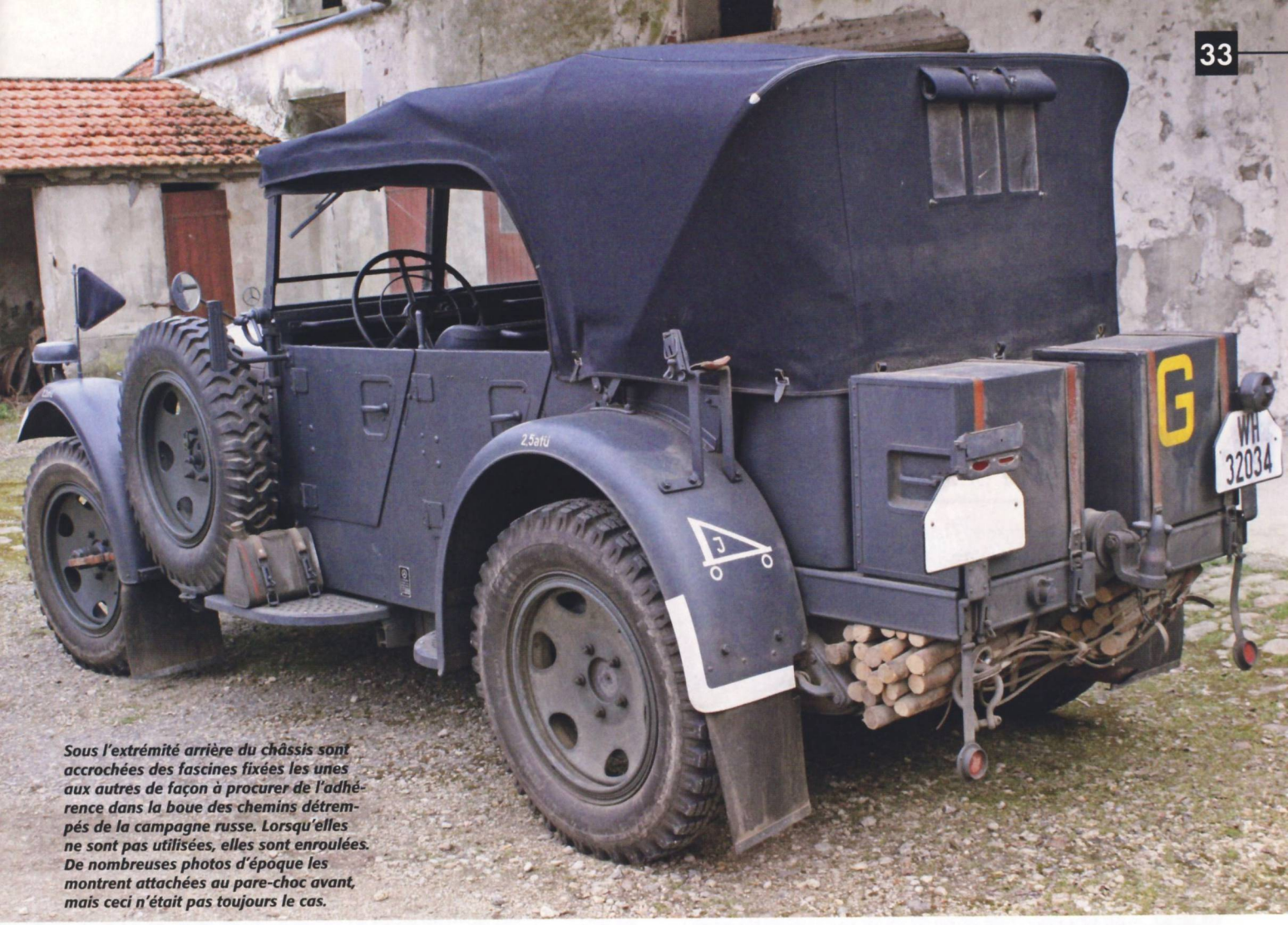


Photo 6.
Vue côté gauche, avec ses accessoires. (1) la dynamo, (2) la colonne de direction traversant le compartiment, (3) le bouchon de remplissage d'huile (marqué Oël), (4) la bobine.

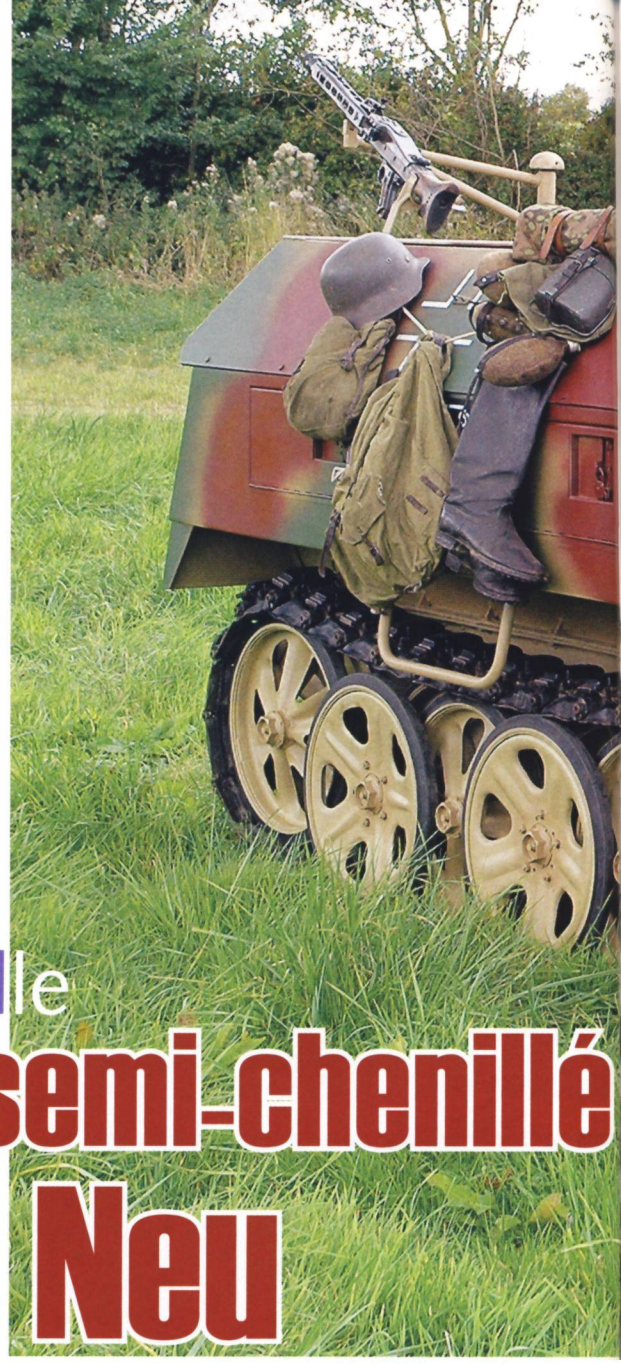


Sur cette vue de profil gauche, on distingue parfaitement les marchepieds qui permettent aux fantassins de sortir rapidement du véhicule.Au front, certaines unités ont encore améliorées les conditions de sortie en supprimant les portières, et même en installant des planches entre celles-ci.



Sous l'extrémité arrière du châssis sont accrochées des fascines fixées les unes aux autres de façon à procurer de l'adhérence dans la boue des chemins détrempés de la campagne russe. Lorsqu'elles ne sont pas utilisées, elles sont enroulées. De nombreuses photos d'époque les montrent attachées au pare-choc avant, mais ceci n'était pas toujours le cas.

Sur cette vue de trois quart avant gauche, on remarque les symboles tactiques et divisionnaires. Le véhicule a été restauré aux couleurs d'une compagnie antichar de la 3. Pz.Gren.Div., intégrée aux unités sous commandement du Général Guderian.



Bien que le half-track, ou semi-chenillé, ait quasiment disparu de l'équipement militaire moderne, il a été largement utilisé de part et d'autre pendant la Seconde Guerre mondiale. Les half-tracks américains tels que le M2, M3, M5 et le M9 et les nombreuses autres variantes furent énormément utilisés par les Alliés. Les armées françaises, soviétiques, italiennes et japonaises disposaient d'un certain nombre de half-tracks « locaux », mais c'est indubitablement l'armée allemande qui en a fait le plus grand usage pendant la guerre.

Par Ian YOUNG pour *Military Machines International*
Traduction : Martine CASSINI

Taxi du champ de bataille

Gros plan sur le semi-chenillé Sd.Kfz 250/3 Neu

Les semi-chenillés allemands étaient produits dans toutes les tailles et toutes les formes, de la petite Kettenkrad au puissant FAMO, mais contrairement aux Alliés, les Allemands utilisaient beaucoup les variantes peu ou pas blindées pour le transport de troupes et de matériel. Les Alliés, eux, préféraient des camions traditionnels pour des raisons de coût de production et d'entretien.

Alors que la plupart des semi-chenillés allemands étaient conçus pour cet usage, il existait également des camions semi-chenillés construits sur la base de camions moyens qu'on appelait les « Maultiers » (Mules). Ces étranges véhicules, tout comme les autres semi-chenillés, étaient adaptés à des environnements particulièrement difficiles tels que le front russe et offraient une meilleure capacité de traction que les engins traditionnels sur roues.

L'armée allemande s'appuyait aussi largement sur les semi-chenillés blindés. Dans notre rubrique « Gros plan sur », nous nous intéresserons donc tout particulièrement à l'un d'eux, le Sd.Kfz. 250/3 Neu. Après un bref rappel du contexte historique, nous reviendrons sur la restauration d'un exemplaire bien préservé datant de 1944, qui fait maintenant partie de la collection de véhicules militaires Crompton.

Ci-dessous et page ci-contre. ***Le SdKfz 250/3 Neu est un véhicule très rare entre des mains privées, et celui-ci, en parfait état de fonctionnement, a fait l'objet d'une restauration exceptionnelle. Tout au long de l'année il participe à de nombreuses manifestations en Europe, comme ici en 2010 lors de Militracks en Hollande.***

Contexte historique

Alors que les Alliés utilisaient majoritairement des semi-chenillés blindés pendant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands avaient mis au point une flotte mixte de semi-chenillés et blindés. Le Sd.Kfz. 250 Neu n'est qu'un modèle parmi tant d'autres de la série des semi-chenillés blindés produits pendant le conflit.

Ces semi-chenillés sont souvent considérés comme des blindés spécialement conçus pour la circonstance, et dans une certaine mesure ils l'étaient en effet. En réalité, le châssis et le train de roulement s'inspiraient souvent de modèles existants.

Au début de la guerre, il y a eu plusieurs tentatives pour créer une caisse blindée pour le Sd.Kfz. 10, un semi-chenillé léger généralement réservé au transport de troupes et au remorquage des pièces d'artillerie (jusqu'à 1 tonne). Le blindage assurait une meilleure protection des occupants, mais les modifications ont été rapidement abandonnées au profit d'un semi-chenillé blindé spécifiquement conçu pour la reconnaissance. Pourtant, plusieurs caisses blindées pour semi-chenillés ont été mises au point plus tard pendant la guerre.

Ainsi, le Sd.Kfz. 250 reprenait le châssis et le train de roulement du Sd.Kfz. 10 en plus court et avec quelques

allemand

Le SdKfz 250/3 Neu fut un semi-chenillé particulièrement réussi et hautement apprécié par la Wehrmacht durant la Seconde Guerre mondiale.

modifications. Les premiers prototypes datent de 1939 et les premiers véhicules sont sortis des chaînes de production en juin 1941.

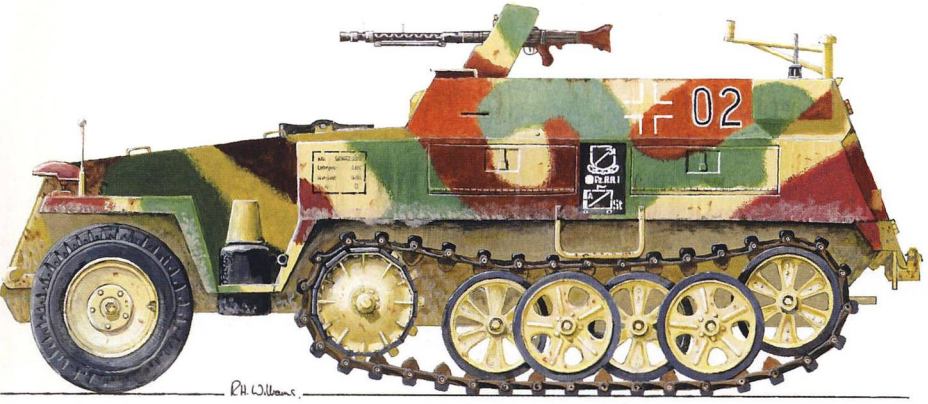
Du fait qu'il reprenait la base du Sd.Kfz. 10, il y avait une grande similitude dans les pièces. Cela a permis d'en accélérer la conception et le développement, d'augmenter les chances de survie sur le champ de bataille et d'améliorer les opérations d'entretien.

Caractéristiques techniques

La coque blindée du Sd.Kfz. 250 était montée séparément sur le châssis qui abritait le moteur et le train de roulement. Le compartiment moteur était situé à l'avant, le poste de conduite au centre (le pilote étant assis côté gauche) et le compartiment pour les troupes à l'arrière. Les soldats y accédaient par une seule porte et le plus souvent le haut était ouvert. Cette conception à ciel ouvert rendait les occupants vulnérables aux tirs ou aux éclats d'obus, mais cela leur permettait aussi de riposter sans descendre du véhicule. Quelques variantes

Le SdKfz 250 était basé sur le châssis et le train de roulement légèrement modifiés et raccourcis du SdKfz 10

Les 2 clichés ci-dessus.
Le SdKfz 10 servira de base au développement du semi-chenillé SdKfz 250 qui en empruntait de nombreux composants, dont le train de roulement facilement reconnaissable.



Ci-dessus.
Le SdKfz 250/3 « Neu » qui fait l'objet cet article. Son camouflage à trois tons est typique de la fin du conflit. Ce véhicule appartient à la 2. SS Panzer Division « Das Reich » de triste mémoire, et dont on voit l'insigne peint au milieu du flanc de caisse.

1 – Une grande partie des tôles blindées était manquante où irréparable mais restera bien utile comme gabarit afin de reproduire les pièces d'origine.

2 – Cette vue plongeante sur la caisse désossée montre l'étendue de la corrosion affectant certains composants.

3 – Avant l'arrivée de l'engin en Grande Bretagne, quelques éléments, comme ici les chenilles, ont simplement été balancés dans la caisse. Le réservoir est toujours en place malgré son piteux état.

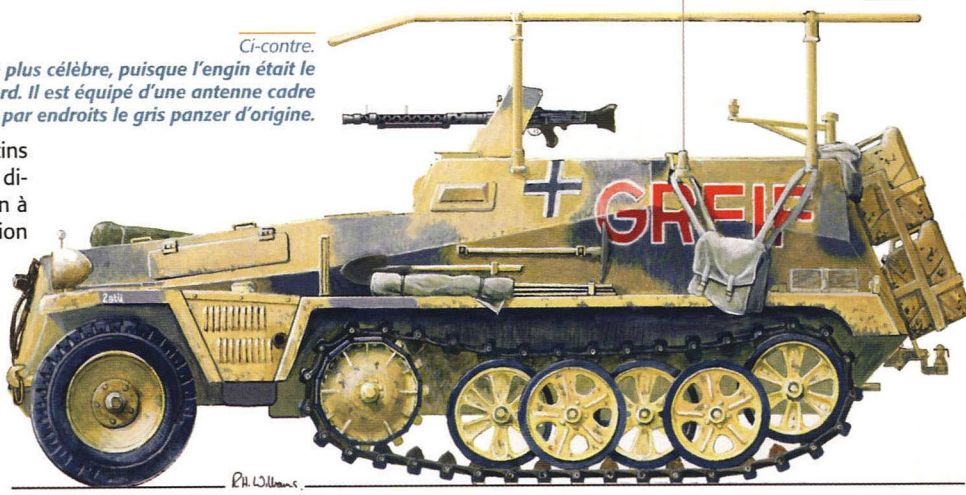
4 – Il faut vraiment être courageux pour entreprendre un tel projet de restauration quand on constate l'état du véhicule. Ce travail demandera plusieurs années d'efforts.

5 – Autre photo du véhicule juste débarqué en Grande Bretagne, le haut de caisse endommagé était séparé du châssis.

produites par la suite disposaient d'un toit blindé et d'une petite tourelle pivotante.

Plusieurs versions ont vu le jour pendant la guerre. Elles étaient généralement destinées à des usages particuliers, mais le Sd.Kfz. 250/3 Neu que nous décrivons ici était un véhicule radio, avec une coque simplifiée. La production en était alors plus aisée, au moment où les Allemands perdaient l'avantage et où les ressources devenaient extrêmement limitées pour sa fabrication. Les variantes plus anciennes étaient dites « Alte » pour les distinguer des nouveaux modèles qui eux portaient la mention « Neu ».

Le châssis comportait une suspension à barre de torsion transversale à l'arrière et une série de galets de route à bande de roulement en caoutchouc, ceux du



Ci-contre.
Le « Greif » (Griffon) est sans nul doute le SdKfz 250/3 le plus célèbre, puisque l'engin était le véhicule de commandement de Rommel en Afrique du Nord. Il est équipé d'une antenne cadre et arbore un camouflage jaune sable laissant apparaître par endroits le gris panzer d'origine.

côté extérieur venant recouvrir les autres. Les barbotins avant intégraient le système de freinage, les freins de direction étant montés dans le système de transmission à différentiel de type Cletrac. Ce dispositif entrait en action lors du braquage de la roue motrice, ce qui entraînait le freinage de l'une ou l'autre chenille et permettait au véhicule de tourner.

Les deux roues motrices à l'avant utilisaient un seul ressort à lames transversal orienté vers le haut, mais sans freins avant ni servodirection. Cela rendait l'engin peu maniable sur les terrains accidentés. À la différence des half-tracks américains de la Seconde Guerre mondiale, le pont avant ne pouvait pas être enclenché.

Le véhicule fut découvert dans une grange, caché derrière une pile de bois de chauffage.

Les chenilles étaient très sophistiquées par rapport aux simples bandes en caoutchouc du half-track américain avec leurs blocs de caoutchouc reliés par des pièces de métal moulé. En fait, la plupart des semi-chenillés allemands utilisaient le même système de chenilles, ou un système analogue, de la petite Kettenkrad au FAMO de 18 tonnes. Cette complexité les rendait malheureusement difficiles à fabriquer ; elles nécessitaient en outre beaucoup d'entretien pour éviter les problèmes au niveau des axes de chenille et des roulements.

Le moteur à essence Maybach HL42 TRKM six cylindres en ligne a été utilisé pour la première fois sur le Sd.Kfz. 10. Il a été repris sous d'autres formes sur toutes les variantes du Sd.Kfz. 250 et aussi sur le Sd.Kfz. 251, plus massif. Ce moteur qui développait 100 cv à 2 800 tr/min était conçu avec un seul arbre à cames en tête et était doté d'un système de lubrification à carter sec. L'unique carburateur inversé Solex à quatre cuves à niveau constant permettait de garantir la bonne tenue du véhicule sur des pentes raides, sans perte de puissance.

Il y avait un système d'allumage magnétique à impulsion Bosch et, chose surprenante pour l'époque, le moteur était également équipé d'un dispositif de démarrage à froid lié au collecteur d'échappement. Ainsi le véhicule démarrait et fonctionnait correctement en dépit des rudes conditions hivernales du front russe.

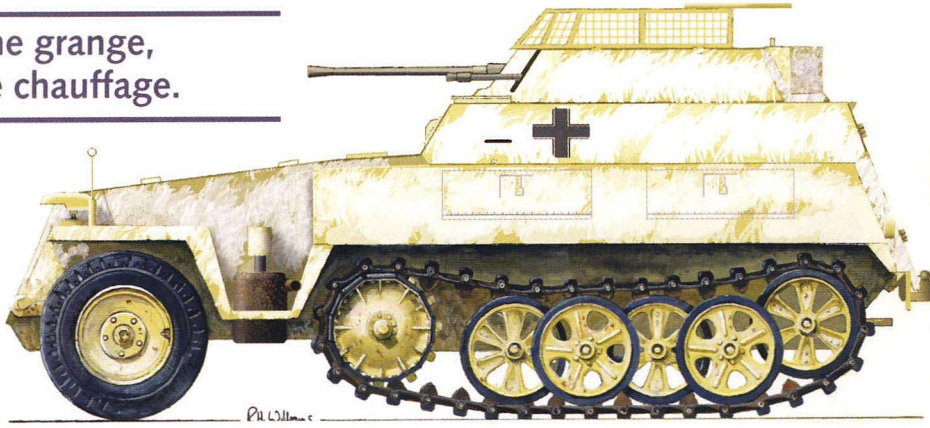
Une histoire fascinante

Il existe très peu de modèles restaurés du Sd.Kfz. 250/3 Neu dans le domaine privé. Celui que nous vous présentons ici fait partie de la collection de véhicules militaires Crompton. Il a été acheté en 2004, dans son état d'origine et incomplet.

L'engin était dissimulé dans une grange, sous des tas de journaux et de bois de chauffage. Le propriétaire a depuis découvert que ce 250 était utilisé par les soldats de la 12e armée sous le commandement de Walther Wenck (surnommé « Le général gamin » car il était le plus jeune général de la Wehrmacht), vers la fin de la guerre après la tentative infructueuse de secourir Hitler à Berlin.

Une fois mis hors d'état sur le champ de bataille, il avait apparemment été ramené dans la grange et caché pour éviter qu'il ne tombe aux mains des Alliés. C'est là qu'il a été découvert bien des années plus tard, ce qui en fait un exemplaire totalement authentique.

À son arrivée le véhicule était en plusieurs morceaux, le châssis d'un côté et les plaques de blindage de l'autre. Tout le train de roulement était en piteux état et quasiment arraché du véhicule, gisant en vrac à l'intérieur de la coque inférieure avec les chenilles et ce qui restait des autres pièces.



Ci-dessus.
Le SdKfz 250 donnera le jour à des versions équipées d'armements divers, comme ce SdKfz 250/9 « Neu » qui a hérité de la tourelle de l'automitrailleuse de reconnaissance SdKfz 222 armée d'un canon de 2 cm et d'une mitrailleuse MG34 coaxiale. Unité inconnue, front de l'Est, hiver 1943.

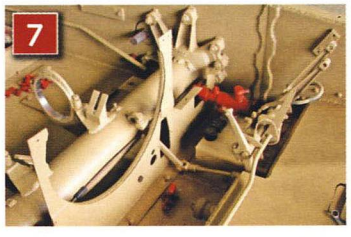
6 – Le châssis, presque complet, est peint en vue de l'installation de ses composants mécaniques.

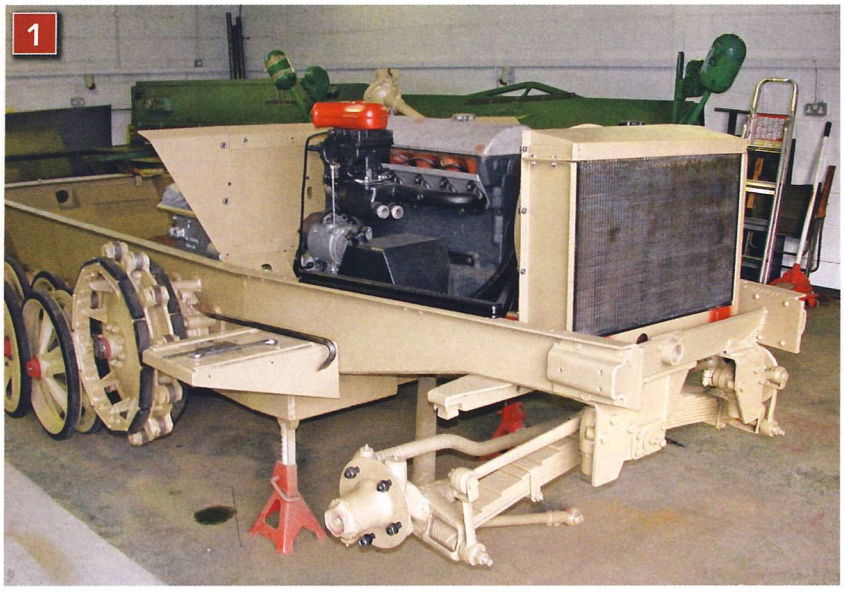
7 – Toutes les diverses fixations sont entièrement restaurées et nettoyées avant que commence le réassemblage de l'engin.

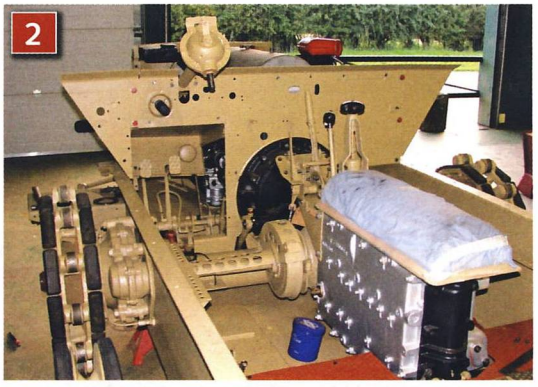
8 – La boîte de vitesse et le bloc de transmission avant leur installation. Les axes (en rouge) sur lesquels viendront se fixer les barbotins.

9 – L'ensemble est précautionneusement remis en place dans le base de caisse. Contrairement à d'autres véhicules de la Seconde Guerre mondiale, l'espace de travail est appréciable.

10 – Une fois le moteur en place, le train de roulement est monté. A l'avant, les lames de suspension des roues.

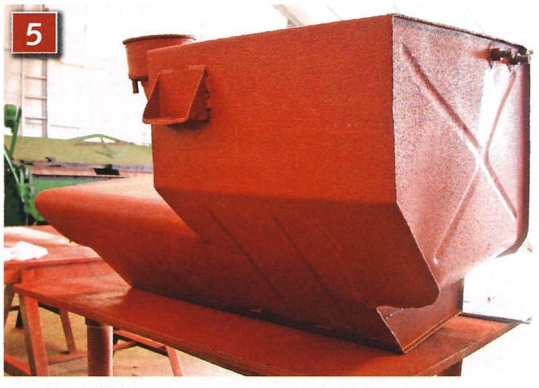



1


2

3

4


5

1 – A leur tour, le radiateur et la cloison pare-feu séparant le poste de pilotage du moteur sont positionnés.

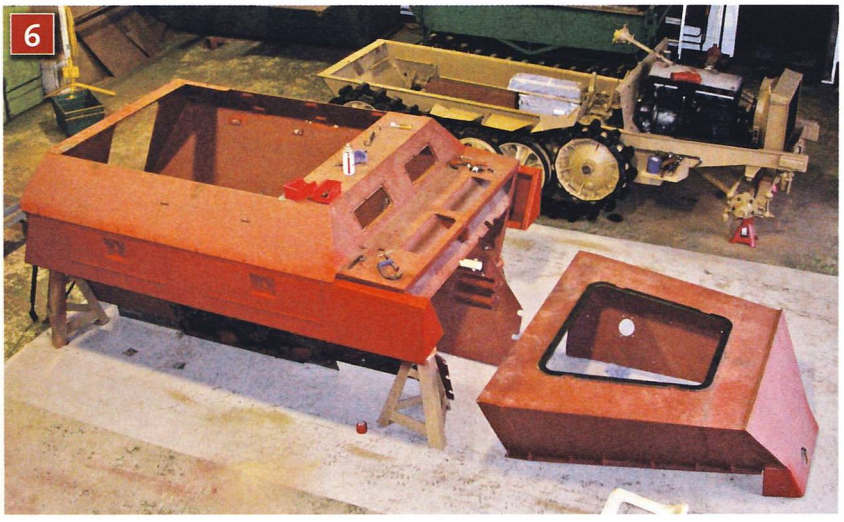
2 – Cette vue du compartiment moteur montre le petit puits de la cloison montrant les pédales du pilote avec, juste au dessus, le boîtier rond du volant.

3 – Détail du tambour de frein, normalement caché car installé à l'intérieur de chaque barbotin. Le freinage de l'engin se fait donc par les barbotins et non via les deux roues avant.

4 – Les tôles de remplacement. Ce travail ressemble beaucoup à l'assemblage d'un modèle réduit, mais à l'échelle 1; l'ajustage de chaque élément est vérifié avec soin.

5 – Le réservoir de carburant a été entièrement restauré. On aperçoit le bec rond de remplissage visible à l'arrière du compartiment de combat.

6 – La caisse et le capot moteur en attente d'installation avec, en arrière plan, le châssis prêt à les recevoir.


6

De retour au Royaume-Uni, il a fallu commencer par un inventaire détaillé pour déterminer ce qui manquait avant de se lancer dans ce long travail de rénovation. Les opérations de démontage ont donné lieu à de nombreuses trouvailles, dont des munitions de mitrailleuse utilisées ou intactes, des cartes, des effets personnels, des fragments d'uniformes et même... de véritables préservatifs d'époque !

Les cartes, retrouvées coincées sous la boîte de vitesse, étaient particulièrement intéressantes. Elles suggéraient que l'unité à laquelle appartenait ce véhicule avait livré des combats en Tchécoslovaquie et en Hongrie avant d'atteindre Belzig dans le Brandebourg, à environ 70 km au sud de Berlin, où l'engin a finalement été découvert.

Cela se recoupe avec le fait que le général Wenck, avait reçu le commandement de la 12e armée située à l'ouest de Berlin et prenait part à des actions autour de l'Elbe. Cette zone était devenue un immense camp de réfugiés pour les civils allemands qui fuyaient les forces soviétiques.

Restauration

La restauration du Sd.Kfz. 250 a commencé presque tout de suite après son arrivée au Royaume-Uni, une fois connues les pièces manquantes ou à remplacer. Le plus souvent ces pièces existaient encore, mais la tôle a dû être refaite presque intégralement à l'intérieur et à l'extérieur.

Son séjour de plusieurs années dans la grange avait causé une importante corrosion, dont il fallait s'occuper

avant de passer à la reconstruction proprement dite. Le véhicule était toutefois remarquablement bien conservé pour son âge si on le compare à d'autres projets de restauration de semi-chenillés. C'était un travail ardu et de longue haleine, mais chaque composant a été méticuleusement remis en état. Au bout de plusieurs années d'efforts laborieux, le remontage a enfin pu commencer au début de l'année 2007, avant la sortie au grand jour.

Il fallait ensuite décider des couleurs à utiliser, en restant fidèle à son histoire. Le choix s'est porté sur un motif de camouflage à trois tons typique de la fin du conflit.

Le Sd.Kfz. 250/3 Neu était enfin prêt à l'été 2007, le semi-chenillé faisant son entrée au War & Peace Show en juillet avec deux autres nouvelles acquisitions de la collection de véhicules militaires Crompton, un camion-grue Büssing NAG et la Vidal Tempo G1200. J'ai vu le Sd.Kfz. 250 pour la première fois à l'occasion de cet événement, puisqu'il figurait parmi les véhicules présentés. J'ai toutefois dû attendre encore deux ans avant de croiser à nouveau sa route lors d'une visite à la collection Crompton dans le Suffolk.

Depuis, ce semi-chenillé a participé, sur invitation, aux éditions 2010 et 2011 du Militracks aux Pays-Bas, avec

7 – Moment crucial, la caisse est abaissée avec moults précautions pour la fixer sur le châssis.

8 – Le SdKfz 250/3 était la version de commandement. La collection Crompton a veillé à l'équiper de toute ses installations radios d'origine.

9 – A l'opposé des équipements radios on trouve la banquette servant aux opérateurs et à l'équipage, le dossier de cuir repose sur un coffre servant au stockage des munitions des mitrailleuses.

10 – Les trappes de visite du capot ouvertes montrent le moteur à essence Maybach HL42 TRKM qui équipait également le SdKfz 251.

11 – Ce qui semble être une marche d'accès n'est en fait qu'une protection qui empêchait les trappes des coffres latéraux de se prendre dans les chenilles si elles étaient abaissées.

12 – le volumineux silencieux du pot d'échappement.

d'autres véhicules de la collection. Un circuit était prévu sur une piste aménagée dans les bois autour du musée. Les visiteurs pouvaient ainsi avoir un aperçu on ne peut plus direct du savoir-faire allemand en temps de guerre.

Le Sd.Kfz. 250/3 Neu est indubitablement un exemplaire privé très rare, de surcroît en parfait état de marche. C'est une des pièces maîtresses de la collection Crompton et il participe tout au long de l'année à divers événements et présentations. Si vous avez la chance de le croiser à l'occasion d'une reconstitution ou autre manifestation, n'hésitez pas à le regarder de plus près, parce que vous n'en verrez pas beaucoup comme lui ! ■

Merci infiniment à Bruce Crompton, Phil Rutherford et Nick Rutherford qui m'ont bien aidé pour cet article.

Ci-dessus.
Le SdKfz n'offrait qu'une seule porte d'accès arrière à l'équipage, au lieu de deux sur le SdKfz 251.

Ci-contre.
Le SdKfz sera équipé de différentes armes durant sa carrière opérationnelle, ici une MG42 sur affût arrière.

Ci-contre.
Gros plan du poste de conduite... plutôt étroit et encombré ! Une certaine agilité est requise pour s'asseoir dans le siège. On remarquera les manettes servant à actionner les deux trappes de vision avant.

Ci-dessous.
Le SdKfz 250/3 de la collection Crompton au repos entre deux tours de piste. En arrière plan, son grand frère le SdKfz 251 du même heureux propriétaire.

EXCEPTIONNEL

GBM n°100

Pour la première fois, le **répertoire intégral et exhaustif** des engins blindés français, du début du XXe siècle jusqu'à la campagne de mai-juin 1940.

Sous une **présentation rigoureuse**, avec une chronologie strictement établie, vous trouverez **chaque modèle** dûment illustré et commenté, avec, pour tous les engins de série, une **fiche technique détaillée**.

Chez votre marchand de journaux, un véritable **ouvrage de référence indispensable**, appelé à devenir un classique.

BON DE COMMANDE PAGE 63

12,50 €

En maisons de presse

www.histoireetcollections.com

100 PROFILS
200 PHOTOS
300 CHARS

Winter Rally 2012

Les 3,4 et 5 février, le BMVT (Belgian Military Vehicle Trust) fêtait la 23e édition de son traditionnel et incontournable « Winter Rallye ». Elle se caractérise par un véritable rallye historico-touristique réservé aux véhicules militaires anciens. Comme traditionnellement depuis plusieurs années, elle s'est déroulée dans la merveilleuse région d'Houffalize. Cette région plus que meurtrie et qui fut presque entièrement détruite durant la Seconde Guerre mondiale par les bombardements alliés, vit aussi la jonction de la 1st et de la 3rd US Army, le 16 janvier 1945.

Par Patrick SARRAZIN

Cette année, ce sont plus de 480 participants venant des quatre coins de l'Europe, de France, des Pays-Bas, d'Allemagne, du Luxembourg, de Suisse et d'Autriche qui ont bravé le froid pour se retrouver au complexe hôtelier de « l' Ol Fos d'Outh » le temps d'un mémorable week-end. La neige, tant attendue par beaucoup, ne fut pas au rendez-vous. Dès le vendredi après-midi, les premiers arrivants prirent possession des lieux et de leurs quartiers après une longue route et après le repas, la soirée permit les retrouvailles.

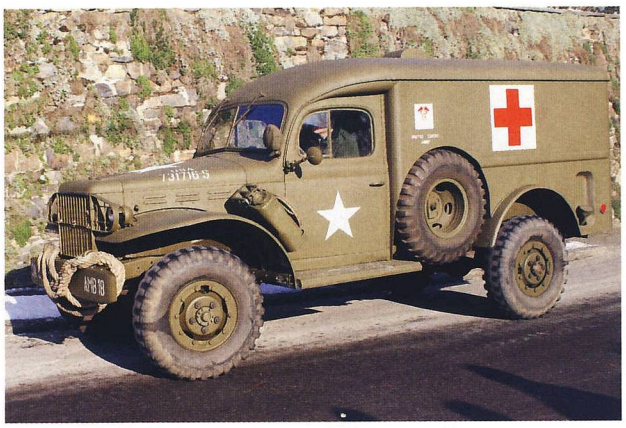
Le Samedi matin, alors que les derniers participants arrivaient, dès 10h un itinéraire historique de 150 kilomètres emmenait les 188 équipages à la découverte des petites routes, souvent enneigées et verglacées des Ardennes belges; la neige étant tombée en abondance toute la semaine. C'est donc par une température de -18° que les Jeep, Dodge, GMC, Diamond, Corbitt, Scout-car et half tracks s'élancèrent vers ces lieux chargés d'histoire. Vers midi une halte au village de La Gleize permit aux participants de découvrir ou de redécouvrir le très beau musée » Décembre 44 » consacré aux combats dans la région. De nouveau ce fut le départ vers Spa pour la halte pique-nique et le retour en fin d'après-midi. Retour bien mérité pour ceux qui ont fait le parcours en véhicule débâché malgré les températures polaires qui ont sévi tout au long du week-end. Il est à souligner que tout le parcours était admirablement fléché par l'équipe des « Pathfinders » du BMVT. Le soir avait lieu le repas avant la traditionnelle remise de prix par le président A. Wittmeur et le trésorier R. Frontin. Dans les prix décernés,on peut citer celui du plus bel équipage en tenue d'époque pour un GMC avec sa douzaine de GI's, ou encore celui du plus beau véhicule pour un rare Ford GTB venu d'outre-manche. Il était alors temps d'assister au nouveau spectacle des « New Stars Sisters ». Une fois encore, le spectacle était à la hauteur de toutes les attentes et, pour certains, la soirée fut longue et la nuit courte!

Le Dimanche matin, un itinéraire plus technique et plus court empruntant principalement chemins et petites routes attendait les participants. Un passage au Luxembourg pour un arrêt dans une station essence permit de faire le plein des véhicules pour le bonheur des réservoirs et le maheur du portefeuille des propriétaires.

Le retour à l'hôtel le midi, annonça le repas et la fin de ce très grand week-end admirablement organisé par toute l'équipe du BMVT. Autour des tables, tous se sont promis de revenir l'année prochaine à Houffalize pour la 24e édition du « Winter Rallye » du BMVT. ■

En titre.
Très belle restauration de ce Half-track M2A1 d'un membre du BMVT.

Ci-dessus.
Les Jeep étaient les « reines » de la route le temps d'un week-end.



Ci-dessus à droite.
Une belle ambulance Dodge WC54 d'un collectionneur belge.

Ci-contre.
Un superbe Scout-car M3A1 avec toutes les bâches en place.

Ci-dessus.
Ce GMC s'est déplacé depuis la Hollande.

Ci-dessous.
Petite pause pour cette équipe au musée de La Gleize;

Ci-contre.
Une belle configuration en version « Military Police » pour ce Dodge WC54 en provenance de France.

Ci-contre.
Ce GMC « workshop » en cours de restauration a fait une longue route pour être présent.

Ci-contre.
Un des nombreux Carryall présents. Ce WC53 a fait le déplacement de Suisse.

Ci-dessus à gauche.
Certains courageux équipages n'ont pas hésité à braver le froid à bord de leurs Jeep. Ici, un équipage anglais.

Ci-dessus.
Ce beau GMC CCKW353 amorce un virage délicat dans ce chemin verglacé.

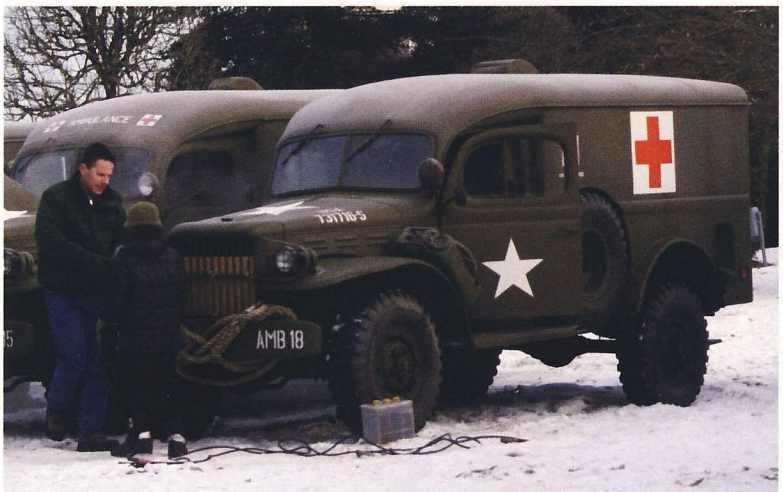
Ci-contre.
Un convoi de camions sur les routes verglacées des Ardennes belges.

Ci-dessous à gauche.
Arrêt à l'ombre du rare char « Tigre Royal » devant l'entrée du musée « Décembre 44 » de La Gleize.

Ci-dessous.
Ce rarissime Ford GTB a fait le voyage d'Angleterre.

Ci-dessus.
Plusieurs Chevrolets 1 ½ Ton étaient aussi présents.

Ci-contre.
Cette très rare Jeep Ford « Pigmy » a fait le déplacement du Luxembourg tout proche.



Ci-dessus.
« Opération câble » pour de nombreux véhicules le Samedi matin avant le départ. Les -19° n'ont pas toujours été appréciés par les batteries.

Ci-dessus à droite.
La Jeep en version « Winter » était dans la configuration la plus appréciée.

Ci-contre.
Ce collectionneur Belge avait fait le déplacement avec son automitrailleuse M20.

Ci-dessous.
Autre véhicule de poids présent, ce Diamond M20.

Ci-dessous à droite.
Aucun souci de traction en 6x6 dans les côtes enneigées et verglacées pour ce Dodge WC62 venu des Pays-Bas.

Ci-contre.
Pas moins de neuf Dodge Carryall se sont retrouvés le temps du week-end. Il faut dire que sa configuration ne pouvait pas être qu'appréciée par la température ambiante.

Ci-dessus.
L'impressionnant Corbitt, ici, au retour du circuit, le dimanche matin.

Ci-dessus.
Un très beau GMC 353 benne en pleine progression dans les collines Ardennaises.

Ci-dessus à droite.
La configuration du Chevrolet Canadien C8 était aussi fort apprécié.

Ci-contre.
Petite pause pour ce Diamond 968 A après le retour du circuit.

Ci-dessous.
Présent aussi, ce petit Bedford MW.

Un beau Dodge command-car WC 57 au détour d'un chemin.

CELLES 2012

17-18-19-20 MAI

WEEK-END DE L'ASCENSION

Belgique (Route de Neufchâteau 5561 Celles (Houyet)

Grande Concentration internationale de vehicules militaires Allies de la seconde guerre mondiale

SPECIAL DIAMOND

AIRBORNE 101 AB 326 Eng

Renseignements:

+32478 88 38 72 - +32473 46 82 82 (nl)

philippe.lomba@scarlet.be - www.101airborne.be

Org: 101 AB 326 ENG

Ci-dessus.
Autre véhicule très rare qui a fait le déplacement, cet International M2-4 venu de Rouen.

Ci-contre.
Dodge WC 63 et WC 57 prêts à prendre la route du retour le d imanche après-midi.

Ci-dessous.
Les collectionneurs ont pu découvrir tout le temps du week-end cette admira ble région ardennaise recouverte de son manteau blanc.

Le char Renault D2

Le grand frère vitaminé du char D1

En 1930, les performances des armes antichars ont tellement évoluées que tous les chars alors en service dans l'armée française pourront être percés et détruits dans un avenir très proche. Le char D2 va naître de ce constat, plus précisément d'une note du capitaine Deygas, de la direction de l'infanterie, rédigée le 23 janvier 1930.

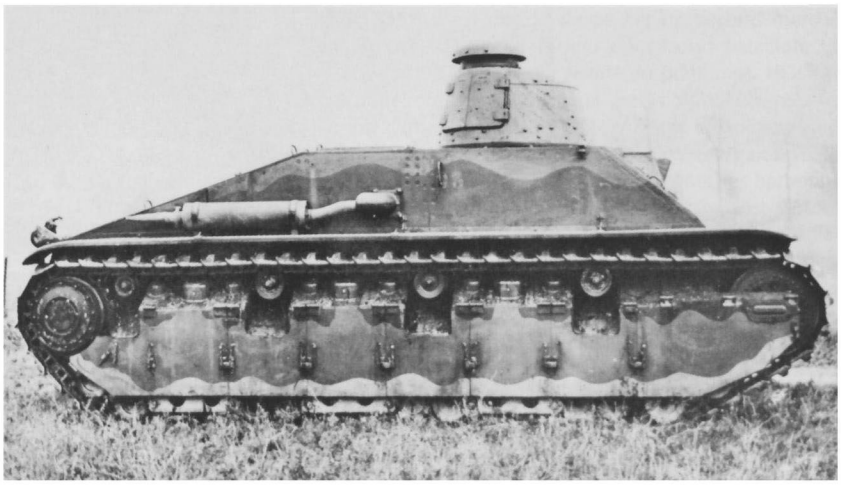
Il y préconise de faire fabriquer un char mieux blindé que le char Renault D1 (voir Tank Zone n° 17 pour en savoir plus sur le char D1) tout en réutilisant le maximum de composants. En période de crise budgétaire, cette méthode réduit les coûts de fabrication et l'avantage est évident. De plus, ce nouveau char correspondrait ainsi au programme de motorisation de l'armée. Très logiquement Renault est contacté en mai 1930 pour un marché d'étude qui ne sera notifié qu'en décembre 1931. Puis un second marché, portant sur deux prototypes, est passé en décembre 1932. Le prototype étant livré sans tourelle en avril 1932, sous la dénomination constructeur « UZ ». A ce sujet et en aparté, précisons que les lettres attribuées par Renault n'ont jamais aucune signification autre que celle d'un ordre dans une nomenclature, ainsi pour le char FT, les lettres FT ne signifie pas « Faible Tonnage » comme on le lit encore parfois çà et là, mais sont tout simplement les deux lettres disponibles à ce moment-là.

En titre.
Le 2046 « Iena » de la 2e cie du 19e BCC sera sabordé suite à une panne mécanique le 9 juin 1940 à Rainvillers (Oise). Nous le voyons ici peu avant le défilé du 14 juillet 1937 alors qu'il est encore au 507e RCC. Les deux chevrons sur le phare désigne que le chef de char est un lieutenant. *(DR)*

Réutilisant nombre de pièces du char D1, le char D2 a forcément comme un air de famille avec son prédécesseur. Son blindage est augmenté de 10 mm et passe ainsi de 30 mm à 40 mm. Sa masse est primitivement estimée à 16 tonnes, au lieu de 14 pour le D1, mais son poids au final approchera les 20 tonnes. Les plaques de blindage du prototype sont rivetées, mais les engins de série seront dotés d'un tout nouveau système d'assemblage par vis des plaques de blindage sur des cornières intérieures. L'équipage de trois hommes se compose du chef de char en tourelle, du mécanicien pilote à l'avant

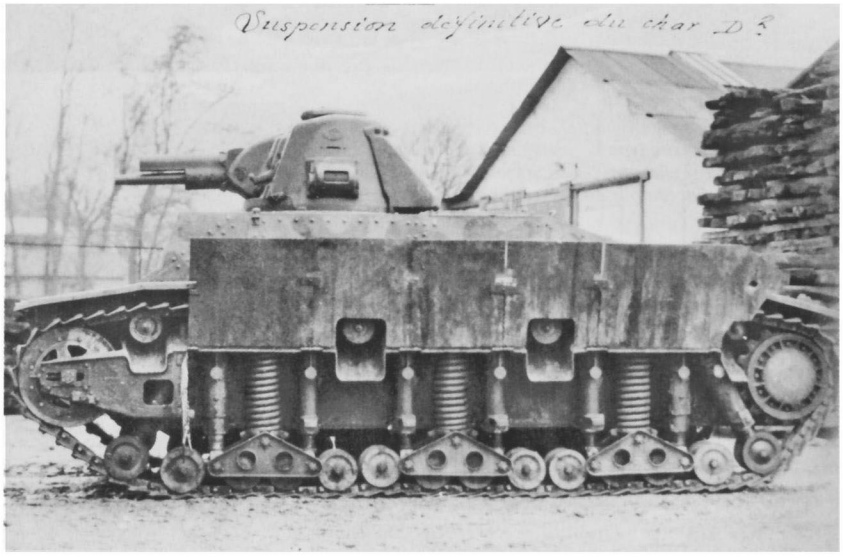
Par Pascal DANJOU

Ci-contre.
Faute de tourelle au point, le prototype du char D1 est équipé d'une tourelle de char FT. La paternité du char D1, dont nombre de composants sont réutilisés, n'est pas contestable dans les formes générales du char. (SHAT)



gauche et le radio à l'avant droit, ce dernier devant assurer aussi les fonctions d'aide conducteur et d'aide chargeur. Les chars de série sont tous équipés de postes radio ER52 et 52 bis pour les chars subordonnés et ER 51 modèle 35 pour les chars de commandement, tous ces postes émettent en graphie.

Le prototype reçoit d'abord une tourelle de char FT pour ses premiers essais puis une tourelle ST1, cette dernière, mal équilibrée ne sera finalement pas retenue et des contre poids devront être installés à l'arrière de la tourelle pour la rendre plus stable. La tourelle ST2 sera très longue à mettre au point, notamment en raison de la difficulté d'y caser un canon de fort calibre dans une tourelle dont la circulaire est censée s'adapter au char FT. La tourelle ST2 avait été pensée comme une sorte de tourelle universelle capable d'équiper tous les types de chars, les D1 et D2 mais aussi les chars B et les chars FT. Au final elle n'équipera que les chars D1, dont une des causes de leur envoi dans les colonies est justement la faiblesse du blindage de la tourelle. Moins exiguë et avec de meilleures performances que la ST1, elle ne sera finalement adoptée qu'en octobre 1933. Mais la tourelle ST2 n'est blindée qu'à 35 mm et les nouvelles spécifications en réclament désormais 40. Un surblindage est évidemment possible mais nécessiterait un moteur électrique pour le pointage en azimut et donc la modification de la circulaire de tourelle de tous les types de char, il est donc décidé de l'abandonner au profit d'une autre tourelle dont l'étude débute en décembre 1933. Cette nouvelle tourelle est conçue en respectant les désirs de la commission spécialisée chargée des tourelles, en lui donnant par exemple un champ de tir propre à la mitrailleuse, ce sera l'APX 1 (Ateliers de PuteauX) qui équipera les chars D2 et le prototype du Somua S35. Il est intéressant de noter que l'on peut considérer que les études ont dû intégrer le diamètre du puits de tourelle comme base de départ. En effet, les engins à qui cette tourelle est destinée existent déjà (chars D2) ou sont sur le point d'être produits (chars B), et l'heure n'est plus aux études rectificatives mais à la production. Car au milieu des années trente, la France n'a pour ainsi dire pas de chars moderne. C'est aussi pour cette raison que le Somua S35 pourra bénéficier d'une tourelle à chemin élargi, l'APX 4 CE permettant le service à « un homme et demi » car il est de conception plus récente et la circulaire a pu être modifiée, ce qui facilite le service de l'arme en tourelle et allège les taches déjà multiples du chef de char. De conception plus ancienne les chars d'infanterie B et D2, devront se contenter de la circulaire originale et donc de tourelles avec un chemin non élargi, ce seront les APX1 puis les APX 4.

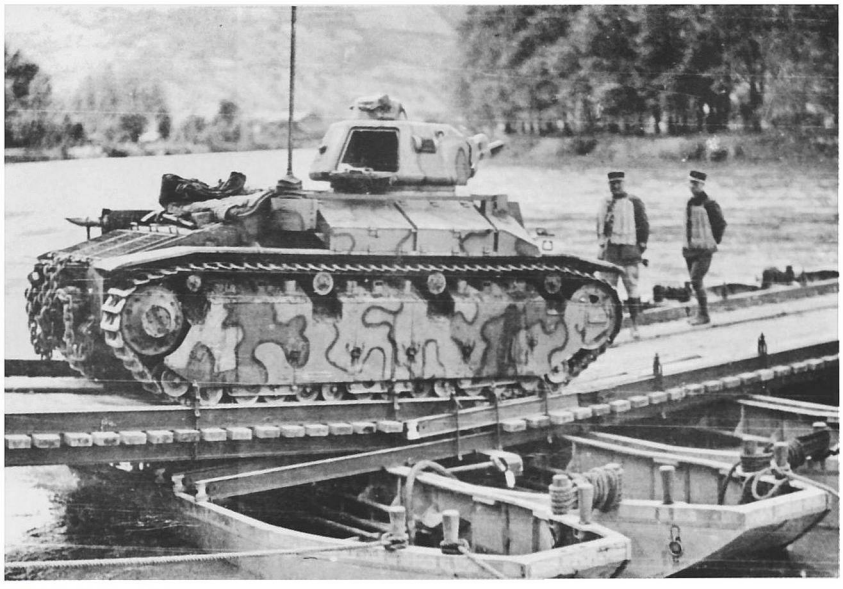


Ci-dessus.
Si ce cliché met en évidence le train de roulement, il nous permet aussi de voir la caisse rivetée propre au prototype. Le char a reçu la tourelle ST 1. Mal équilibrée elle doit être équipée d'un contrepoids à l'arrière. (SHAT)

Les essais vont se dérouler aux docks de Rueil jusqu'en mai 1933. Puis, le 9 octobre 1933, il est envoyé au 503e RCC pour y être testé. Après avoir subi des épreuves sur route et en terrain varié, il est évident que le char D2 est nettement supérieur à son prédécesseur. Ceci ressort d'ailleurs très bien dans le rapport d'expérimentation du 30 Octobre 1933 :

« *La faculté de déplacement sur route du char D2 est plus grande que celle du char D1. La chambre de l'équipage, bien que non encore aménagée intérieurement, est beaucoup plus spacieuse que celle du char D1. Elle offre des conditions d'habitabilité meilleures, tant pour le chef de char que pour le radio et le mécanicien. Le service de la mitrailleuse de chasse, très difficile, pour ne pas dire impossible sur le char D1 sera grandement facilité. La manipulation de l'appareil radio sera beaucoup plus aisée. Enfin le chef de char n'aura plus la préoccupation constante de ne pas heurter violemment son radio et son mécanicien pendant le service des armes, comme c'est le cas dans le char D1. La conduite du char D2 demande une dépense musculaire beaucoup moindre que celle du char D1. La vitesse de déplacement sur route est plus grande que celle du char D1. En résumé, la facilité de déplacement et la grande vitesse sur route, la meilleure habitabilité, sans*

Parmi les chars de tête de série le 2006 à reçu en 1937 un camouflage de premier type qui se compose de taches en forme d'algues beige sur un fond vert foncé. A ce jour, seuls trois chars sont répertoriés avec ce camouflage. Il recevra le nom de baptême « Rocroi » en 1938.
Illustration Eric Schwartz © H&C 2012



Ci-dessus.
La première tranche des chars D2 recevra un camouflage en usine dit de deuxième type pouvant comporter jusqu'à neuf couleurs, mais usuellement plutôt entre cinq et sept. Le char est ici en train d'accomplir des exercices de franchissement. *(DR)*

Ci-contre.
Le 2017 « Jemmapes » est un des chars de 1re série qui sera réarmé. Il est la 2e cie du 19e BCC avant d'être versé à la 3e compagnie le 3 juin 1940. Il sera détruit par un canon antichar allemand le 9 juin 1940 au Mont Saint Adrien. *(P. Danjou)*

parler du blindage font du char D2 un engin de guerre supérieur au char D1. »

Il faut tout de même nuancer ce rapport bien trop flatteur, car si le char est effectivement bien meilleur que le char D1 il n'en est pas moins exempt de défaut. On lui reproche notamment d'être trop bruyant, de consommer trop d'essence (350 litres au 100 kilomètres) et que ses patins de chenilles s'usent beaucoup trop vite.

Les deux autres prototypes sont livrés en novembre 1933, ils sont directement dirigés vers les ateliers de Rueil afin d'être modifiés en fonction des enseignements tirés des essais effectués au 503e RCC. Les trois engins vont recevoir des moteurs différents et sont envoyés au camp de Châlons pour une nouvelle campagne d'essai.

Le 19 janvier 1934, l'état-major décide qu'il faut commander 50 exemplaires du char D2. Car si en ce début 1934 les avis divergent toujours sur les types de chars à adopter, la France n'a quasiment pas de chars modernes alors que la situation internationale se dégrade rapidement. En tout et pour tout elle ne dispose que de trois chars B1, et si sept des chars sont en commande et 20 autres sont prévus, leur fabrication est longue et complexe. Les chars FT sont à bout de souffle et les chars D1 sont presque obsolètes, le canon de 25 mm perçant 10 mm de plus que leur blindage. Rappelons que l'armée française a pour principe de ne jamais mettre en service des chars avec des blindages qui pourraient être percés par les derniers modèles de ses propres canons antichars. Le 12 décembre 1933, le conseil consultatif de l'armement donne un avis favorable pour l'adoption des chars B et D2 et une présentation des chars est organisée pour le conseil supérieur de la guerre qui doit être obligatoirement consulté. Elle se déroulera le 23 mars 1934 à Satory. Pour cette instance, le char D2 doit être considéré comme un char de transition en attendant l'arrivée des chars légers qui remplaceront les chars FT.

En fait, par les hasards de la politique, le char D2 a bien failli devenir le char le plus important de l'armée française. La France participe à l'époque à la conférence sur le désarmement dont les conclusions risque d'amener l'interdiction des chars dont la masse dépasserait les 25 tonnes, ce qui exclurait immédiatement les chars B.

Ci-dessous.
Le D2 2021 « Alma » appartenait à la 1re cie du 219e BCC. Il sera perdu le 10 juin à Magny en Vexin, moteur brûlé. La photo est datée d'août 1940. A l'avant du coffre droit la série « R.G.6.39 » indique que le char a subi une révision générale en juin 1939. *(P. Danjou)*

Pire, le plan Mac Donald du 14 mars 1932 propose la suppression des canons d'un calibre supérieur à 105 mm et des chars de plus de 16 tonnes. Et le poids du D2 a été justement calculé en fonction de cette limitation. Dans cette hypothèse il est prévu de commander immédiatement 750 chars D2. Mais, la conférence échoue, l'Allemagne se retire simultanément de la conférence et de la société des nations et la France pourra fabriquer les chars B. En fin de compte trop lourd pour être un char

Trop lourd pour être un char léger et trop léger pour être un char lourd

léger et trop léger pour être un char lourd, le D2 restera un char de transition.

Ce n'est qu'en 1934 que la commission de Vincennes pourra tester le char. Entre temps, le prototype a évolué vers sa forme définitive et la tourelle APX1 est définitivement adoptée. Un premier marché est notifié à Renault (marché 958/DP) pour 50 exemplaires le 29 décembre 1934. Les livraisons vont s'étaler entre le 9 mai 1936 et le 23 février 1937. Un an tout juste après, la direction de l'infanterie décide d'expérimenter le tout nouveau canon antichar SA35 de 47 mm. Cette nouvelle arme, bien plus performante sera retenue non seulement pour équiper les chars à venir, mais aussi pour moderniser les chars des premières commandes. Le réarmement des chars se fera en trois tranches. Outre le canon, il consiste notamment

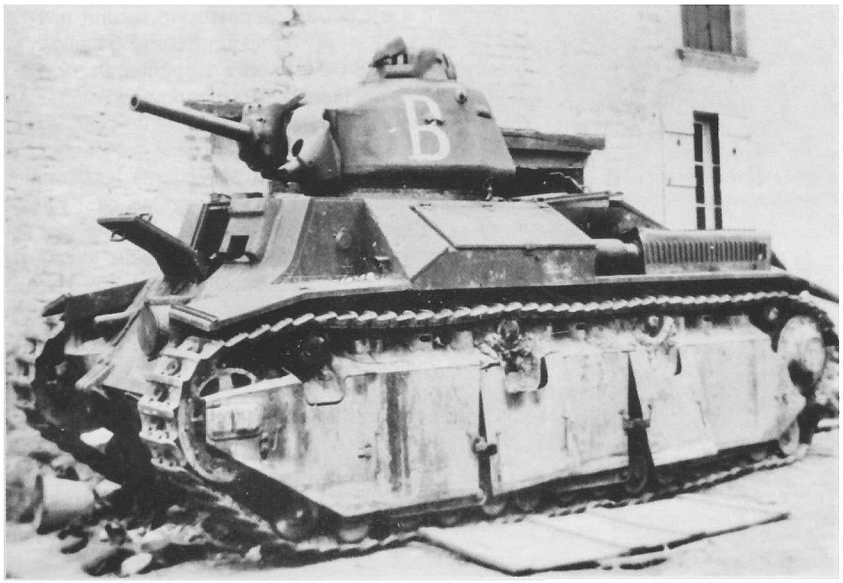
Ci-contre.
Le 2026 « Mons en Puelle » de la 1re cie du 19e BCC fait partie des chars désignés pour être réarmés avec un canon de 47mm SA35 qui n'aura pas le temps d'être monté. Il sera évacué sans tourelle et visiblement abandonné sur panne. *(P. Danjou)*

Ci-dessous.
Le D2 2037 « La Marsaille » a la 1re cie du 507e RCC, le char porte son nom de baptême ce qui situe la photo après juin 1938. *(P. Danjou)*

à aménager l'intérieur pour y caser les nouveaux compartiments à obus. Les chars de la première série seront envoyés par lot de cinq pour être réarmés et révisés, mais le manque de pièces détachées fera que cette modernisation ne sera pas achevée au moment de l'attaque allemande.

En 1937, il est décidé de passer un second marché de 50 chars D2 pour former un second bataillon. Le marché n° 98/338-DL est notifié au printemps 1938. Ils sont améliorés par rapport aux chars du premier marché. Principalement, le système de graissage du train de roulement est changé ainsi que l'étanchéité des galets. Pour remédier aux déchenillages trop fréquents, les barbotins et les galets tendeurs sont modifiés. Mais c'est surtout au niveau de la tourelle que les modifications sont flagrantes. Les diascopes sont remplacés par des épiscopes, moins dangereux en cas d'éclats pour le chef de char. Le canon de 47 mm SA35, plus efficace, est monté en série. Enfin, le pilote à un meilleur périscope, en revanche le radio est toujours « aveugle ».

A l'origine ces 50 chars de seconde série étaient prévus pour être livrés à la Pologne, dont la mission dépêchée en France en Août 1938 en avait fait la demande. Le principe semblait acquis car la production des chars B montait en puissance. Les négociations traînèrent en



Ci-dessus.
Le 2064, lui aussi baptisé « La Marsaille » comme le 2037 avant-guerre. Le char est ici un char de la deuxième série, les teintes du camouflage bigarré ont fait place à des nuances beaucoup plus neutres. Il faisait partie de la 345e CACC et il sera abandonné sur panne mécanique le 20 juin près de Festieu. *(P. Danjou)*

Ci-contre.
La majorité des chars de la 346e CACC était de type ancien et en très mauvais état, comme le 2055 « Douaumont ». Affecté à la 3e cie du 19e BCC, on le voit ici abandonné, moteur en feu. *(P. Danjou)*

longueur, car les polonais voulaient aussi acquérir la licence pour le fabriquer directement en l'armant avec un canon de 37 mm sous licence Bofors. Le général Gamelin refusera cette livraison, considérant que l'armée française avait besoin de ces chars. Les 50 chars D2 de seconde série iront donc en dotation de compagnies autonomes, faute d'avoir prévu à temps un bataillon où les affecter dans le tableau d'effectif de guerre.

En tant que char de transition, le sort du char D2 est donc scellé dès sa mise en service. On juge qu'il n'est pas utile de lui consacrer trop de crédits alors qu'il va disparaitre rapidement. Les deux seules études dont il fera l'objet concerne l'adaptation d'une queue passe tranchée en septembre 1939, un modèle est adopté mais trop tardivement pour être monté en série. La seconde étude porte sur un char lance flamme. Après essais, une commande de 50 dispositifs complets est notifiée le 28 mars 1940 « permettant la transformation de 50 chars D2 en chars lance flamme tout en conservant sur ces matériels la tourelle actuelle ». Aucun char n'en sera équipé, car on préférera réarmer les D2 avec des canons de 47 mm SA35. Le prototype, évacué en juin 1940, sera perdu sur la route vers Saint Etienne.

1937-1939, un certain colonel de Gaulle

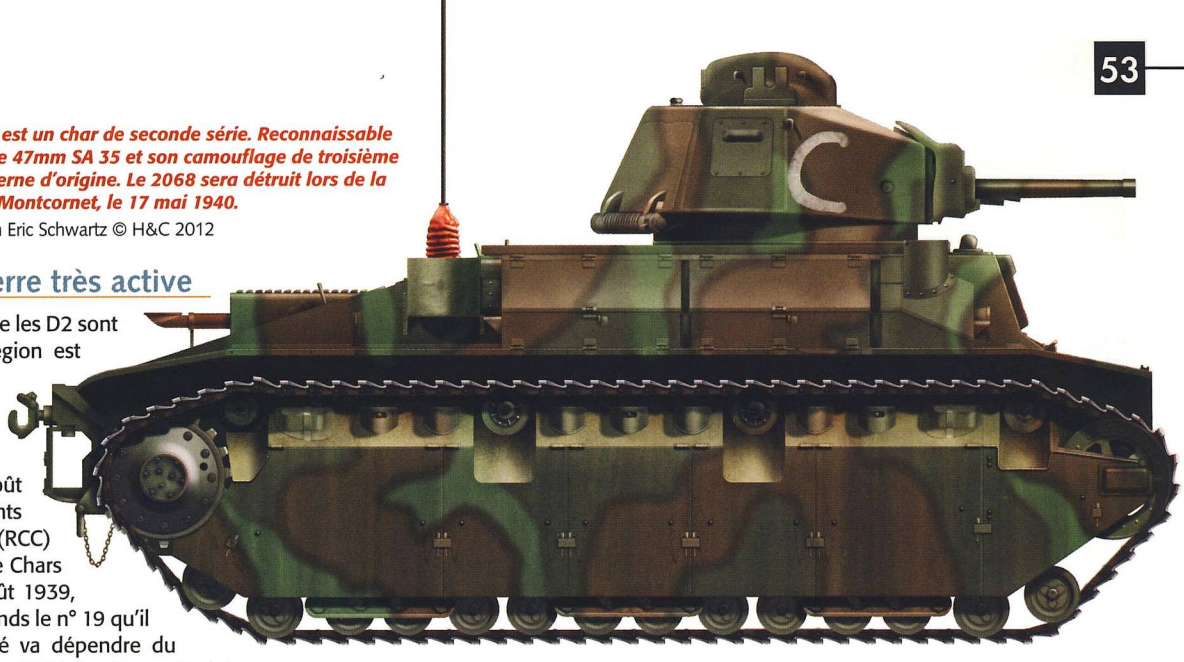
Les premiers chars D2 sont affectés au 507e RCC, en garnison à Metz en avril 193 et, en juillet, les trois compagnies du 1/507e RCC vont chercher leurs chars flambant neufs à Satory après avoir participé au défilé du 14 juillet où ils feront grande impression, ils rejoindront leur casernement. Jusqu'à la drôle de guerre, les chars connaîtront une activité de caserne très banale, à ceci près qu'étant les chars les plus modernes et les seuls à être entièrement équipés de radios ils sont extrêmement sollicités pour mettre au point les manœuvres d'ensemble.

Le fonctionnement des réseaux radios qui sera testé dès 1937 donnera des résultats mitigés lors de la campagne de France. Les rapports rédigés après les combats nous apprennent que « le rendement d'exploitation du réseau de commandement était très difficile en raison

Ci-dessous.
Selon le capitaine Rey chargé de mettre sur pied la 350e CACC, le 2090 fait partie des douze chars perçu le 9 juin. Or ce document présente la scène comme se situant à Paris. Ce char étant un des trois pour lesquels on n'a pas pu retracer le parcours, le mystère reste donc entier. *(P. Danjou)*

des brouillages de l'ennemi, brouillages obtenus par des postes ayant les mêmes caractéristiques que les postes 51 mais beaucoup plus puissants qu'eux. » (Chef de bataillon Ayme, novembre 1940). Dans les chars de commandement il avait fallu diminuer la capacité d'emport de munitions pour y caser un quatrième homme, le sapeur télégraphiste, qui était assis à même le plancher du char et devait travailler dans une obscurité presque totale. Seule la 345e CACC pourra utiliser pleinement son réseau intérieur au combat jusqu'au 19 Mai. Le 20 mai, le réseau était trop désorganisé pour être d'une quelconque efficacité.

Le lieutenant-colonel de Gaulle sera nommé commandant par intérim le 7 juin 1936. Sa prise de commandement est effective le 5 septembre 1937 et il sera nommé colonel le 25 décembre de la même année. L'homme est déjà connu pour ses positions innovantes pour l'arme blindée. Les idées ne sont pas nouvelles mais la manière provocante de les exposer sera pour une grande part à l'origine de sa réputation. Dès sa prise de fonction il n'aura qu'une idée en tête : faire de ce bataillon une unité d'élite. A la fois intransigeant et à l'écoute de ses hommes, il arrivera à forger un esprit de cohésion exemplaire. Le baptême des chars avec un nom les distinguant en juin 1938 et juillet 1939 étant un des moyens d'obtenir cette cohésion. Le régiment est mis en alerte lors de grandes crises comme celle des Sudètes, Dantzig, Munich etc… et c'est l'occasion de sortir dans les rues pour rassurer la population. A la mobilisation, en septembre 1939, le régiment est une des meilleures unités de l'armée française, bien entraînée avec du matériel moderne et d'une haute tenue morale.



Le D2 2068 de la 3454e CACC est un char de seconde série. Reconnaissable principalement à son canon de 47mm SA 35 et son camouflage de troisième type qui est beaucoup plus terne d'origine. Le 2068 sera détruit lors de la bataille de Montcornet, le 17 mai 1940.

Illustration Eric Schwartz © H&C 2012

Une drôle de guerre très active

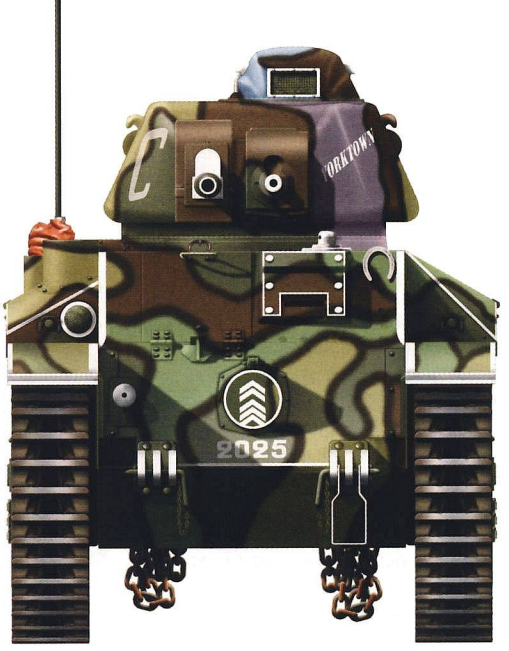
Ce n'est pas par hasard que les D2 sont stationnés à Metz car la région est évidemment d'une haute importance stratégique. Le régiment va recevoir l'ordre de mettre sur pied ses échelons dès le 21 Août 1939. Lorsque les Régiments de Chars de Combats (RCC) deviennent des Bataillons de Chars de Combat (BCC) le 27 Août 1939, le bataillon de char D2 reprends le n° 19 qu'il avait quitté en 1920. L'unité va dépendre du groupe de bataillons de chars 507 lui-même rattaché au groupe d'armée n° 2. Le 2 septembre, jour de la mobilisation, le colonel de Gaulle quitte le régiment pour prendre le commandement des chars de la 5e armée. Le bataillon est déployé dans la Sarre avec pour mission de délivrer des contres attaques des ouvrages fortifiés au sud-ouest de Bitche en cas d'attaque adverse. Les chars ont servi intensivement sans être révisés; l'étape sur chenille de 120 km pour rejoindre leurs nouveaux quartiers a laissé des traces, et il faut les réviser de toute urgence car à peine 10 sur 40 sont en état de combattre. Pendant la drôle de guerre, la vie de l'unité sera rythmée par les alertes, les visites officielles et les exercices. L'hiver 1939 est un des hivers les plus rigoureux que la France ait connu depuis longtemps. Les températures descendent jusqu'à – 20° et une épaisse couche de glace recouvre tout. Le char D2 se révèle particulièrement inadapté sur des routes

Ci-contre.

Affecté au 19e BCC, 2e cie, le « Fleurus » sera détruit par un canon antichar le 27 mai 1940 à Dury les Amiens. On reconnait facilement les chars de cette compagnie à la forme très particulière de l'as de trèfle sur la tourelle. *(P. Danjou)*

Ci-dessous.

Les chars D2 sont les plus modernes de l'armée française et à ce titre ils sont de tous les exercices. Ici le 2047 « Mery » qui se prête aux exercices de franchissement d'obstacle antichar qui se sont déroulés en avril 1939. *(P. Danjou)*



verglacées. Au point que le chef de bataillon s'en émeut et fait un compte rendu le 16 février 1940 pour exposer la situation :

« *J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les dangers, tant au point de vue personnel que matériel, que représente actuellement un déplacement de chars D2. En raison de l'état des routes, extrêmement glissante les chars D2, à cause du profil arrondi de leur patins, ne peuvent effectuer de longues marches sur route qu'à une vitesse extrêmement lente et malgré le sablage des routes (qui ne peut être fait que superficiellement) n'ont que très peu d'adhérence. Il peut arriver en effet sans que l'on puisse le prévoir même à une vitesse réduite, que la chenille n'obéisse plus au moteur et à plus forte raison à son mécanicien, glisse et dérape. Le char se met alors en travers de la route et risque, si la pente est rapide, d'en sortir. Si celle-ci est bordée, comme dans cette région, de ravins profonds, des accidents extrêmement graves peuvent se produire* ». Au printemps le bataillon prend part à des manœuvres, mais les chars sont tellement usés qu'ils ne pourront accomplir la totalité de ce qu'on leur demandait.

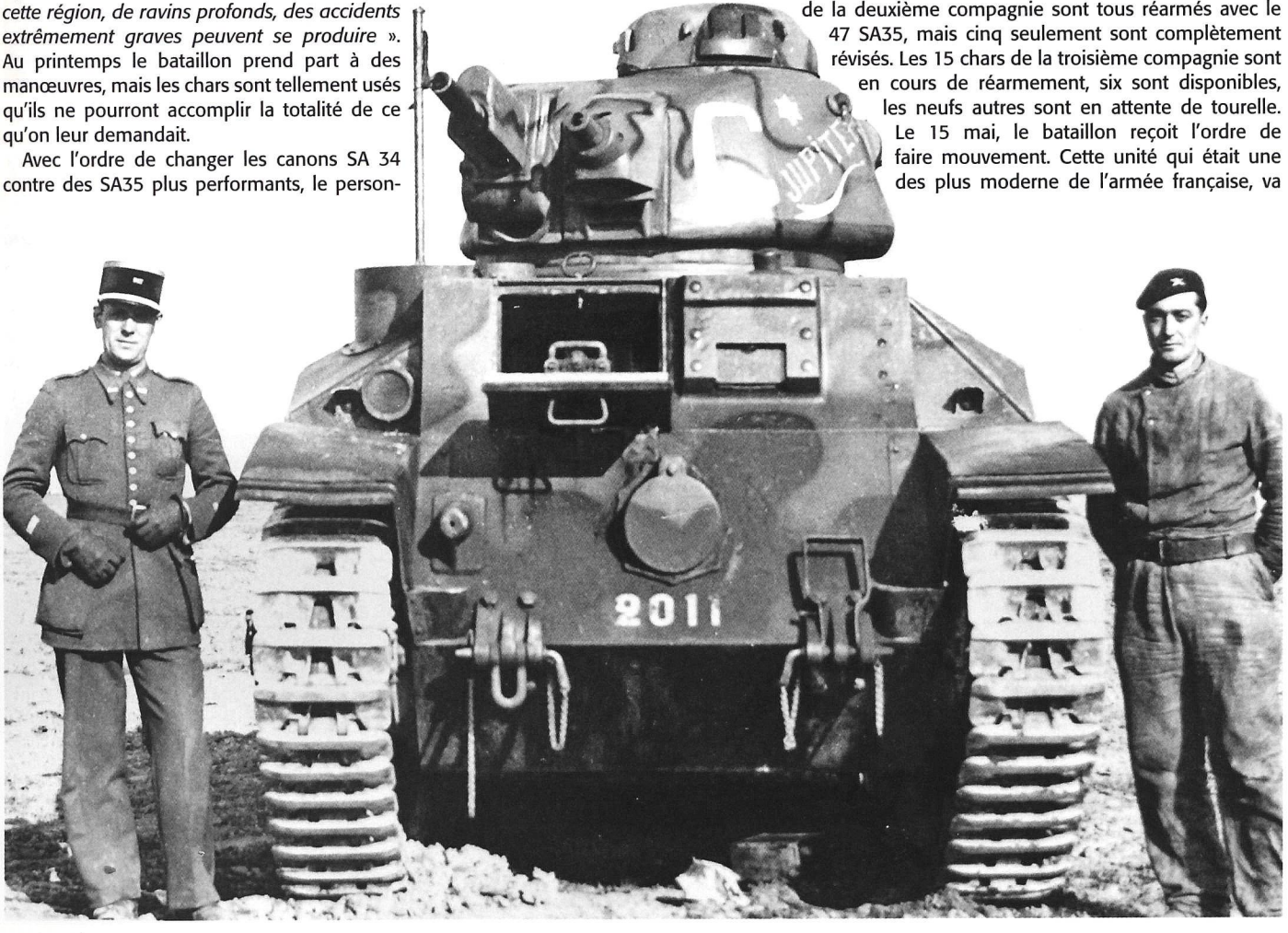
Avec l'ordre de changer les canons SA 34 contre des SA35 plus performants, le personnel commence les révisions mais, par manque de pièces détachées, seuls cinq chars peuvent être réparés et encore en cannibalisant ceux en plus mauvais état. La première tranche de réarmement finit le 12 avril, mais huit des quinze chars sont en mauvais état et certains aménagements manquent. Le 26 avril, le bataillon envoie le personnel de la première compagnie à Versailles afin d'y percevoir 15 chars flambant neufs pour participer au corps expéditionnaire en Norvège, l'unité sera constituée sous le nom de 350e CACC. Le 19e BCC se retrouve donc avec 44 chars mais seulement 30 équipages.

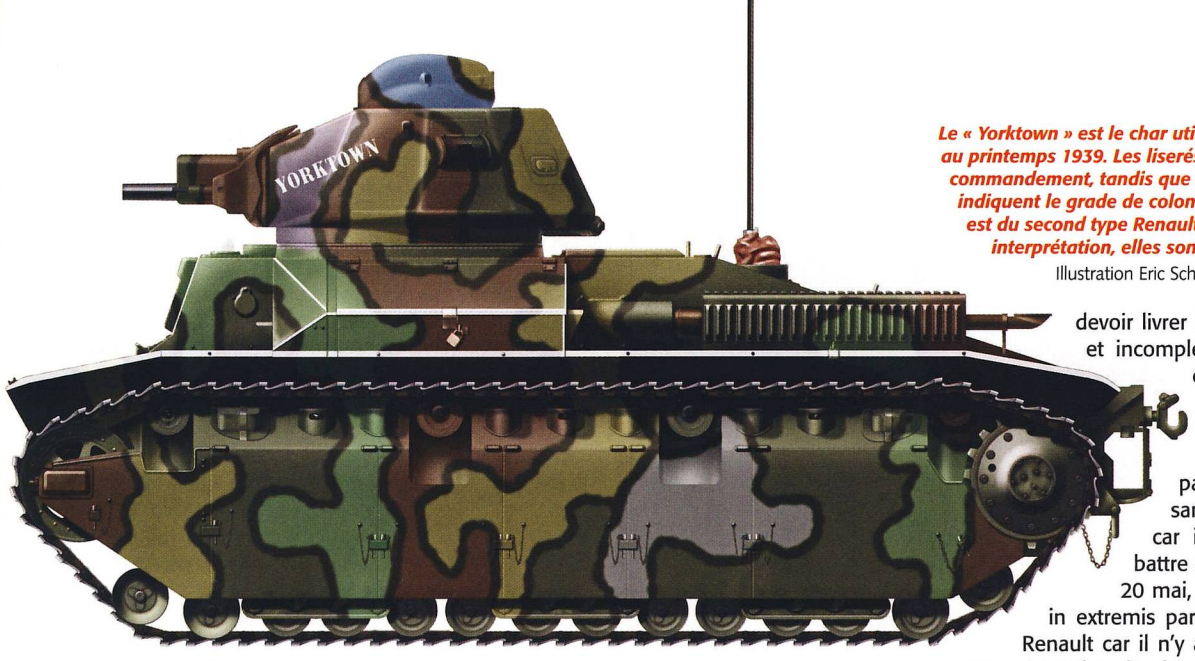
Ci-dessus.
Le 2060 « Tolbiac » de la 345e CACC a été perdu en forêt de Chambord le 20 juin 1940. Remis en état par les Allemands, il semble avoir été brièvement utilisé par ces derniers. *(P. Danjou)*

Ci-dessous.
Le char 2011 sera brièvement baptise « Jupiter » en 1937 avant de devenir officiellement le « Bouvines ». *(DR)*

Les chars D2 au combat

A la veille de la campagne de France, le 19e BCC, qui a en compte les chars du premier marché est organisé de la manière suivante : Les 14 chars de l'ex première compagnie sont armés de 47 mm SA34. Les 15 chars de la deuxième compagnie sont tous réarmés avec le 47 SA35, mais cinq seulement sont complètement révisés. Les 15 chars de la troisième compagnie sont en cours de réarmement, six sont disponibles, les neufs autres sont en attente de tourelle. Le 15 mai, le bataillon reçoit l'ordre de faire mouvement. Cette unité qui était une des plus moderne de l'armée française, va





Le « Yorktown » est le char utilisé par le colonel de Gaulle, ici au printemps 1939. Les liserés blancs désignent les chars de commandement, tandis que les cinq chevrons sur le phare indiquent le grade de colonel. Le camouflage très coloré est du second type Renault, les teintes étant sujettes à interprétation, elles sont données sous réserve.a

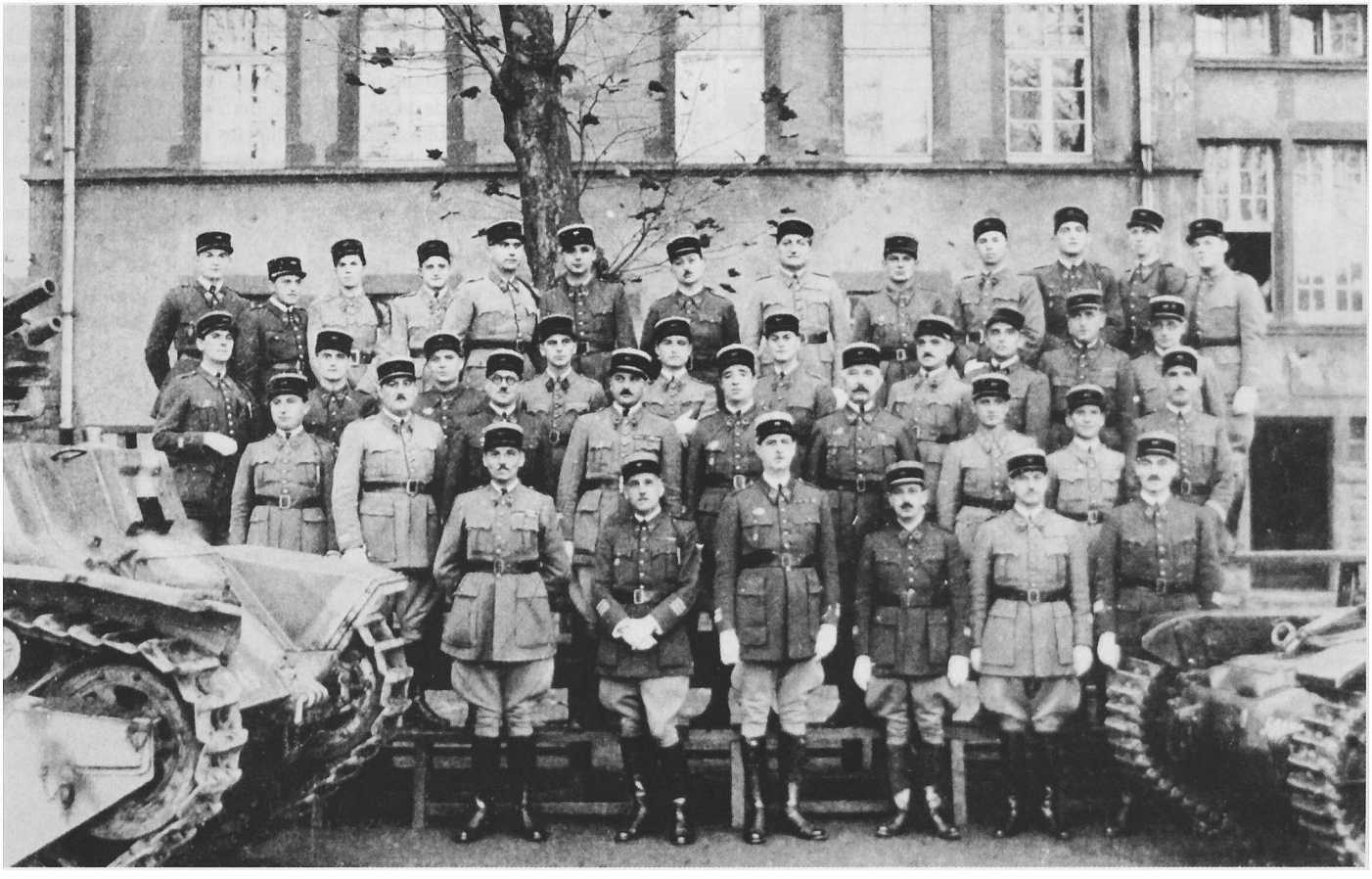
Illustration Eric Schwartz © H&C 2012

devoir livrer bataille avec des chars usés et incomplets. Comme son destin est étroitement lié avec celui des CACC, nous commencerons donc par ces dernières.

La 346e CACC est servie par des équipages ne connaissant pas du tout les chars D2 car ils sont formés pour combattre à bord des B1 bis. Du 18 au 20 mai, les chars sont remis en état in extremis par des ouvriers dépêchés par Renault car il n'y a aucune notice d'entretien. Le 20 mai à 15h00 l'ordre d'embarquement est donné, mais les chars n'arriveront à destination que dans la nuit du 21 et après de nombreuses pannes. Une fois arrivés à Villers Cotterets, un capitaine constate que les canons de 47 mm n'ont pas de percuteurs et il faut aller les chercher. Le 22 mai, le colonel de Gaulle décide de garder cette compagnie en réserve : « *les pilotes n'ont jamais conduit, les radios sont incapables et les chefs de chars n'ont jamais fait d'école à feux. Les chars sont bien loin d'être au point pour les combats* ». Il envoie trois officiers sous les ordres du lieutenant Dupont pour améliorer l'instruction et finir de remettre les chars en état, le travail à peine finit, le 19e BCC demande à prendre les chars en charge. Dépossédée de ses chars,

Ci-contre.
Cette photo prise lors du défilé du 14 juillet 1937 nous montre le 2053 « Friedland » flambant neuf au camouflage de deuxième type chatoyant. En 1940, il est à la 2e cie du 19e BCC. Il sera détruit le 27 mai 1940 à Dury les Amiens. *(DR)*

Ci-dessous.
Cette photo officielle nous montre le lieutenant-colonel Charles de Gaulle peu après sa prise de commandement. *(DR)*



Ci-dessus.
Le 23 octobre 1939 au matin, le président Albert Lebrun visite la 5e armée et le colonel De Gaulle (ici de dos) lui présente les chars du 19e BCC. *(DR)*

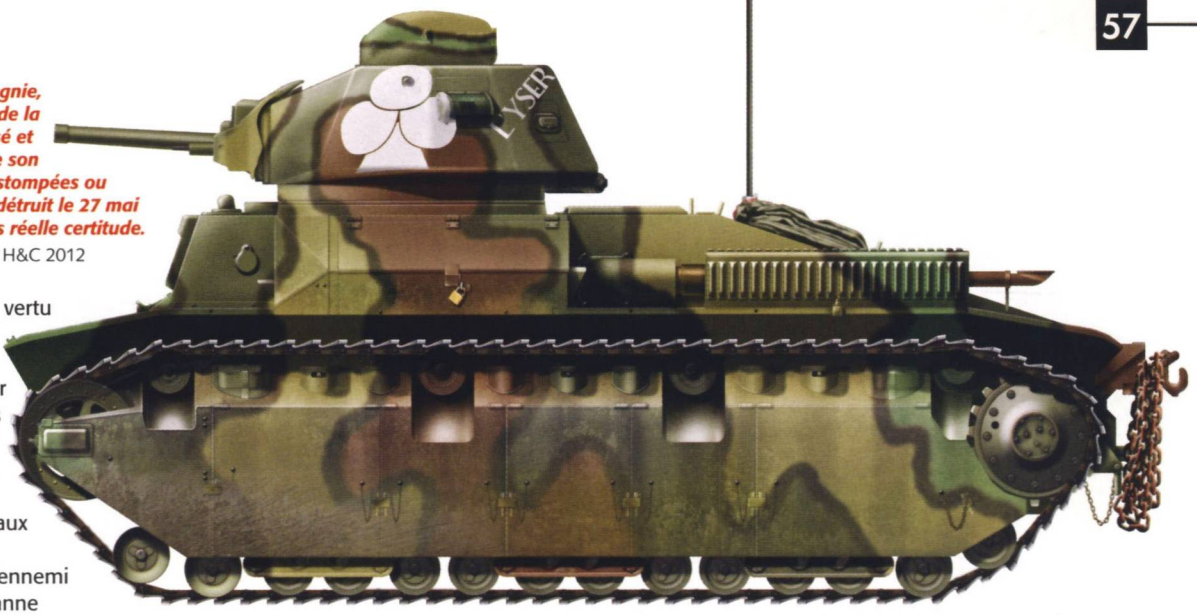
au grand dam du personnel, elle devra attendre le 31 mai pour être recréée avec des chars provenant du dépôt de la compagnie et un appoint d'éléments provenant de la compagnie d'échelon du 19e BCC. Elle a en compte 13 chars, mais en fait seuls huit sont disponibles, tous du premier modèle. Les réparations vont durer jusqu'au 6 juin. Entre temps la compagnie est rattachée au 19e BCC le 2 juin et n'est donc plus autonome. Mise à la disposition de la 4e DCR, la compagnie ne pourra mener que des actions de retardement vu l'état déplorable de ses chars qui tombent en panne successivement. Le dernier char de la compagnie se renversera dans un fossé le 10 juin. A part ir du 11 juin, le reste de l'unité retraitera en bon ordre, elle sera dissoute le 21 juin.

La 350e CACC sera constituée trop tard pour réellement prendre part aux combats, sauf dans les derniers jours de la campagne. D'ailleurs une partie de ses chars ne rejoindra jamais l'unité. La compagnie est créée le 8 juin 1940. Initialement elle compte 12 chars D2 neufs. Elle rejoints le 19e BCC le 18 juin avec sept chars en état de marche, deux ont dû être sabordés sur panne et trois autres ont pris du retard à cause de pannes, ils ne rejoindront jamais l'unité. Une contre-attaque est montée sur le village de Millancay avec trois chars. Deux seront perdus à cause des antichars allemands, le dernier bloqué sur un muret devra être abandonné. Cette action aura permis au PC de la 19e DI d'échapper à la capture. Le reste de la compagnie, devra retraiter sans réellement se battre. Le 26 juin, les sept chars survivants seront pris en compte à Périgueux avant d'être évacués vers l'Allemagne.

« Les chars sont bien loin d'être au point pour les combats » Colonel De Gaulle

Le 19e BCC se met en route par chemin de fer le 15 mai mais n'arrivera à destination, à Fismes, que le 18 mai. A cette date, seuls dix chars sont arrivés dont seulement cinq en état de marche et le bataillon ne pourra pas être engagé dans les combats de Crecy Sur Serre le 19 mai. C'est à ce moment que le bataillon incorpore la 345e CACC à ses effectifs. Le 26 mai il se réorganise en englobant les 14 chars neufs de la 346e CACC. Après avoir assuré des missions d'interdiction et de couverture, pour permettre à l'unité de souffler et de réviser les chars, l'unité engage deux de ses compagnies en direction d'Amiens. Elle y perdra sept chars sur 17. Le bataillon doit panser ses plaies et rassembler ses éléments qui sont éparpillés sur près de 200 kilomètres. Au soir du 1er juin, le 19e BCC peut aligner 10 chars à la 1re compagnie, 13 à la 346e CACC et 10 à la compagnie d'échelon. Le 8 juin, le bataillon reçoit l'ordre de se porter en avant pour couvrir la mise en place du 25e CA, le lendemain il couvrira le repli de la 4e DCR avec deux escadrons de combat du 3e Cuirassiers. Alors que les derniers éléments de la 4e DCR vont passer, les chars sont pris à partie par des canons antichars allemands, les chars parviennent à neutraliser l'ennemi. Après cette action sur les dix chars de la 1re compagnie, sept ont besoin de réparation et les trois autres « *sont fatigués et ne sont pas susceptibles d'aller plus loin* ». Le 10 juin, la 1re compagnie n'as plus que six chars en état. Le 15 juin la 4e DCR constitue des barrages aux alentours de Chartres, les six D2 étant postés au sud de Chartres, à Luisant. Jusqu'au 20 juin date à laquelle le 19e BCC reçoit l'ordre de traverser la Loire, le bataillon va aller de barrages en missions d'interdiction. A cette date l'unité n'a plus qu'un seul char en état de combattre, le 2056 de la 345e CACC qui aura parcouru 1 200 km et aura été touché à plusieurs reprises par des obus antichars. Le 23 juin, les éléments survivants du 19e BCC sont transformés en bataillon de chasseur portés. Parmi les deux chars survivants de la 1re compagnie, le 2075 en panne sera descendu de sa remorque le 4 juillet 1940 pour participer à une prise d'armes et d'un service funèbre à la mémoire des personnels du bataillon morts pour la France. De la campagne de France ne subsisteront que sept chars de la 350e CACC et deux de la 1re compagnie, tous versés au parc d'engins de Péri-

Ci-contre.
Le 2028 « L'ancre » de la 2e cie du 19e BCC ; Sa tourelle recevra un as de pique blanc. L'as déterminant la section et la couleur la compagnie. *(DR)*



Le D2 2050 « L'Yser », 2e compagnie, 4e section du 19e BCC. Ce char de la première série a été modernisé et les teintes les plus voyantes de son camouflage de second type estompées ou recouvertes. L'Yser aurait été détruit le 27 mai au sud-est d'Amiens, mais sans réelle certitude.

Illustration Eric Schwartz © H&C 2012

gueux le 16 juillet 1940 en vertu des conventions d'armistice.

Quelques chars ont été ponctuellement réutilisés par les troupes allemandes mais cela n'excède pas la campagne de France et on n'en trouve plus trace après.

Sur les 84 chars D2 aux armées :

- 21 ont été détruits par l'ennemi
- 26 ont été perdus sur panne
- 12 ont été évacués dans les parcs
- 12 ont été perdus lors de leur transfert vers l'arrière
- 9 ont survécu et ont été versés au PEB de Périgueux
- 1 est tombé dans un ravin
- 3 étaient au dépôt du 507e RCC à Vannes

Les chiffres parlent d'eux même, car si à peine 25 % des chars ont été détruits au combat, moins de 10 % d'entre eux seront encore en état à la fin des hostilités. Ceci met bien en lumière le très mauvais état général et le manque de pièces détachées des chars de première série, ainsi que les terribles conditions d'engagement des chars D2. ■

Bibliographie :

- « Le 19e bataillon de chars D2 » (historique officiel, 1947) ;
- « Renault D2 » – Trackstory n° 9 – Pascal Danjou (Editons du Barbotin, 2008) ;
- « La 345e CACC au combat » – Steelmasters HS 10 - S. Bonnaud (H&C, 2001) ;
- GBM n° 79, 80, 90, 99 (H&C).

Ci-dessus.

Le 2006 « Rocroi » avec un taureau comme insigne sur la tourelle sera immortalisé lors de la visite du président Lebrun en 1939. Cet insigne sera remplacé par un nom de baptême en 1938-1939. On le voit ici au 507e RCC avant cette date. On notera la présence d'une croix de Lorraine sur le cache blindé du phare. *(P. Danjou)*

Ci-dessous.

Ce D2 a été surnommé « Moustique » par son équipage. C'est un char de seconde série parfois nommé D2 bis dans les rapports. Un landser facétieux l'a recouvert de svastikas ce qui ne préjuge aucunement d'une réutilisation allemande, mais plutôt d'une marque de la part des vainqueurs.
(P. Danjou)

La Jeep M151 MUTT

Dès le début des années cinquante, l'US Army engage une réflexion concernant un véhicule 4x4, ¼ ton, susceptible de remplacer la Jeep Willys. A l'époque la Willys MB ¼ ton constitue toujours la quasi-totalité du parc des voitures de liaison tout terrain, les premières M38 commencent seulement à arriver en unités et il faudra attendre la fin de la guerre de Corée (1953) pour voir livrées les premières M38A1.

Par Jean Michel BONIFACE

En 1951, l'US Ordnance Tank Automotive Command jette les bases du futur véhicule. Les militaires de tous pays ont toujours aimé les acronymes, s'agissant de la future Jeep, le programme est alors baptisé MUTT, pour Military Utility Tactical Truck, le seul problème est que « mutt » en anglais signifie « idiot », dès le départ le véhicule démarre donc sous de mauvais auspices, ce que la suite des événements ne tardera d'ailleurs pas à prouver.

Un programme conduit par Ford

Ford est alors retenu pour conduire le programme. Les trois premiers prototypes de la Jeep M151 sont construits en 1952 et subissent une série d'essais qui vont se dérouler sur près de 50 000 kilomètres. Six autres prototypes, baptisés XM 151, sont livrés en juin 1954 et envoyé sur le terrain d'essais de l'US Ordnance à Aberdeen dans le Maryland. Au cours de l'hiver 1955 une série de tests complémentaires est conduite à Fort Churchill dans l'état du Manitoba au Canada en vue d'évaluer les performances du véhicule en climat froid.

Les rapports d'essais sont globalement positifs, les bonnes performances, la tenue de route, l'habitabilité intérieure sont ainsi soulignées. Ainsi, avec un poids mort inférieur de 200 kilogrammes à celui de la M38A1, le prototype XM151 a un centre de gravité plus bas et offre une capacité d'emport identique. De même les performances en conditions de très basses températures sont aussi bonnes que celles de la Jeep M38A1.

Deux ans plus tard, en 1956 quatre nouveaux prototypes ayant bénéficié des améliorations apparus nécessaires au terme des premiers essais sont construits à la demande des autorités militaires. Deux de ces véhicules sont en acier, les deux autres en aluminium. La version

Ci-contre.
Une Ford XM151 subit en 1954 des essais sur le terrain d'Aberdeen dans le Maryland.

Scène classique de la période de la Guerre froide, en mai 1979 une patrouille américaine du 7th Armored Cavalry Regiment circulant à bord de M151A1 a fait halte le long de la frontière avec la RDA et discute avec des gardes frontières ouest allemands.

Ci-dessus.
Cette Ford M151 est un des tout premiers modèles sortis de chaîne. Sur cet exemplaire en phase d'essai on peut noter les barres de protection des phares qui rapidement disparaîtront sur les séries suivantes.

Ci-dessous.
Ces M151 arrivent en bout de chaîne de production chez Ford.

en aluminium permet un poids mort inférieur à la tonne. Ces matériels reçoivent respectivement les appellations XM151 E1 et XM151 E2. Ces quatre Jeep sont à leur tour envoyées à Aberdeen pour y subir au début de 1957 une série d'essais soutenus.

Au cours des essais, des déficiences majeures apparaissent au niveau du châssis et de la caisse des deux XM151 E2 et conduisent dans un premier temps à interrompre la poursuite des essais puis, ensuite à abandonner purement et simplement toute idée de développement ultérieur d'un véhicule en aluminium. C'est donc la version en acier plus lourde de 125 kilogrammes qui est retenue. Le véhicule est déclaré standard, la Jeep M38A1 devient parallèlement *limited standard* [1]. La production en série sur les chaînes Ford commence à la fin de 1959.

Ci-contre.
Une M151A1 dotée d'un affût pour une mitrailleuse M60 et précédant un détachement de M38A1 armées de 106 SR ouvre un défilé des troupes américaines à Berlin. Les marquages tactiques signifient : BB (Berlin Brigade), 4B (4th Battalion), 18 I (18th Infantry Rgt.), HQ - 21 (21e véhicule de la compagnie de commandement).

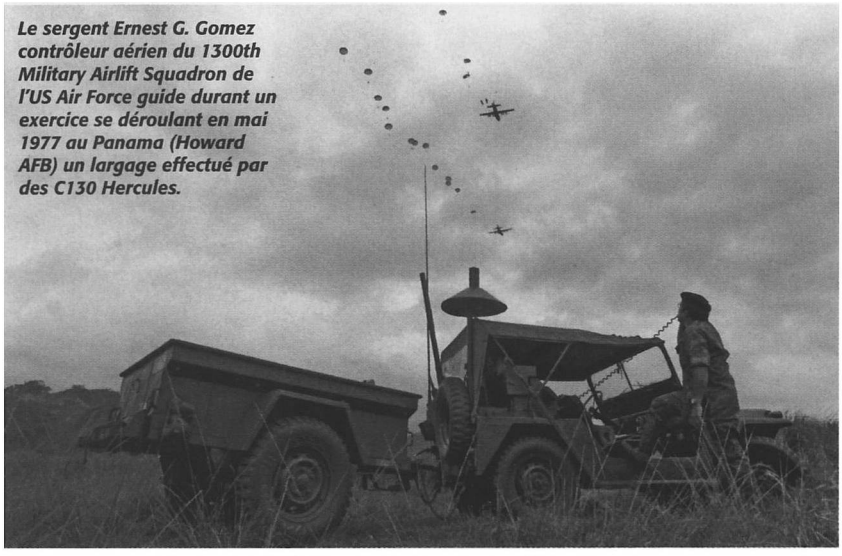
En juin 1959 Ford obtient un premier contrat portant sur la fourniture de 4 050 exemplaires. En avril 1961 ce contrat est réévalué et le marché porte désormais sur la livraison de 7 524 véhicules. En novembre de la même année 5 600 exemplaires supplémentaires sont commandés. Les dernières livraisons par Ford interviennent en octobre 1963.

En décembre 1962 la société Kaiser Jeep, elle-même successeur de Willys Overland Co., qui sera plus tard en 1970 absorbée par AM General Corp. remporte sur appel d'offre les nouveaux marchés concernant la production de la M151. Willys / Kaiser se voit successivement attribuer un premier contrat portant sur la livraison de 9 025 véhicules, suivi d'un second contrat de 9 883 M151. A partir de février 1971 la production des M151 est assurée par AM General. Les dernières commandes sont signées en 1978.

Les variantes

En 1964, l'US Army demande une version armée du canon anti-char sans recul de 106 mm (M40A1) le châssis retenu est celui de la version M151A1 dont la suspension arrière a été renforcée. Ainsi armé, le véhicule reçoit la désignation M151A1C. Une version sanitaire est également réalisée, celle-ci dénommée M718 peut transporter deux blessés sur leur brancard et de deux blessés assis. Eventuellement un troisième brancard peut être installé, mais dans ce cas le troisième brancard

1. Dans la nomenclature propre à l'US Ordnance un matériel dit *limited standard* reste en service en tant que de besoin mais ne fait plus l'objet de réparations et est progressivement réformé et vendu aux enchères par l'administration.



Le sergent Ernest G. Gomez contrôleur aérien du 1300th Military Airlift Squadron de l'US Air Force guide durant un exercice se déroulant en mai 1977 au Panama (Howard AFB) un largage effectué par des C130 Hercules.

dépassant de la caisse la capote ne peut être fermée à l'arrière. Le chargement et déchargement des brancards a nécessité le repositionnement du porte jerrican et de la roue de secours sur le côté droit.

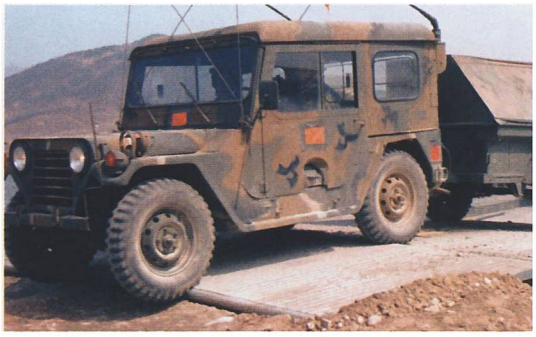
Toujours sur la base de la M151A1, deux versions radio pour le guidage des avions sont réalisées (modèles M107 et M108).

Une série d'accidents

A la fin des années 1960, les M151 et M151A1 ont remplacé les M38A1 mais une série d'accidents liés à la tenue de route du véhicule vient ternir la réputation de cette Jeep. De nombreux rapports font état de renversements du véhicule lors de virages à 90° pris à 30 km/h [2]. Les politiques se saisissent du dossier et un sénateur interpelle les autorités militaires. Pour l'année 1967 un rapport fait état de 3 538 accidents ayant entraîné la mort de 104 hommes et de 1 858 blessés. Devant l'émotion causée par cette situation les autorités réagissent et analysent les causes ce ces accidents. Il apparaît après enquête que la mauvaise tenue de route est liée à la conception même de la suspension arrière.

Ci-dessous à gauche.
Cette M151A2 couplée à une remorque M416 surprise sur la base de Cherry Point en Caroline du Nord en juin 1979 est dotée d'un système d'étanchéification (fording kit) généralement montée à demeure sur les MUTT de l'US Marine Corps.

Ci-dessous à droite.
Cette M151A2 dotée d'un lance grenades de 40 mm Mark 19, modèle 3, est présentée en octobre 1981 sur la base logistique du Marine Corps d'Albany en Géorgie.



Ci-dessus.
Au cours des manœuvres Team Spirit 88 en mars 1988 en Corée, une M151A2 franchit un pont flottant lancé par le génie. Le véhicule est équipé d'un hard top.

Une nouvelle version

En 1970 une nouvelle version dénommée M151A2 et dont la suspension arrière a été modifiée apparaît. En plus de cette modification portant sur les triangles de suspension de nouveaux aménagements sont apportés à cette version :

- pare-brise d'une seule pièce,
- nouveaux feux de direction et de black out,
- lave vitre,
- rétroviseur intérieur,
- fenêtre arrière de la capote d'un seul tenant,
- anneaux d'amarrage à l'arrière de la caisse
- essuie-glace à deux vitesses avec balais plus grands.

La version sanitaire sur châssis M151A2 est désignée M718A1 et la version avec canon de 106 SR est dénommée M825. Par la suite les M825 seront modifiées pour recevoir le missile anti-char TOW.

Les caractéristiques de la M151

La M151 est animée par un moteur quatre cylindres à essence, à refroidissement par air, dénommé type L142. Sa cylindrée est de 2,319 litres (98,3 x 76,2 mm) et délivre 62 chevaux à 3 600 tours minutes. La boîte de vitesses est à quatre rapports, dont une première extra lente, ainsi, de ce fait, la boîte de transfert ne sert qu'à l'engagement des roues avant. Le véhicule est câblé en 24 volts avec alternateur 60 A/h, l'installation électrique

2. On peut noter que quelques années plus tôt l'armée française a connu un problème du même ordre avec sa Jeep Delahaye VLRD.

Ci-contre.
Ces Jeep M825 armées d'un canon de 106 mm sans recul sur affût M79 appartiennent à l'armée saoudienne. Elles participent en mai 1992 à l'opération Desert Shield.

Ci-contre.
Cette M825 des Marines participe aux opérations de rétablissement de l'ordre au Liban menées conjointement par la France et les Etats-Unis en 1982. *(Cliché ECPAD/France)*

Ci-dessous, à droite.
La sanitaire M718A1 peut transporter deux blessés sur leur brancard et deux blessés assis, éventuellement un troisième brancard peut être installé.

est blindée et étanchéifiée. Côté performances la M151 atteint une vitesse de 106 km/h et dispose d'une autonomie de 480 km, elle peut franchir sans préparation des gués de 50 cm, gravir des pentes de 60% et rouler avec un devers de 40%.

Dimensions et poids (M151A1)

Longueur	3,37 m
Largeur	1,63 m
Hauteur (bâche en place)	1,80 m
Empattement	2,16 m
Garde au sol	240 mm
Masse à vide	1 088 kg
Masse en charge	1 633 kg

Un large succès à l'exportation

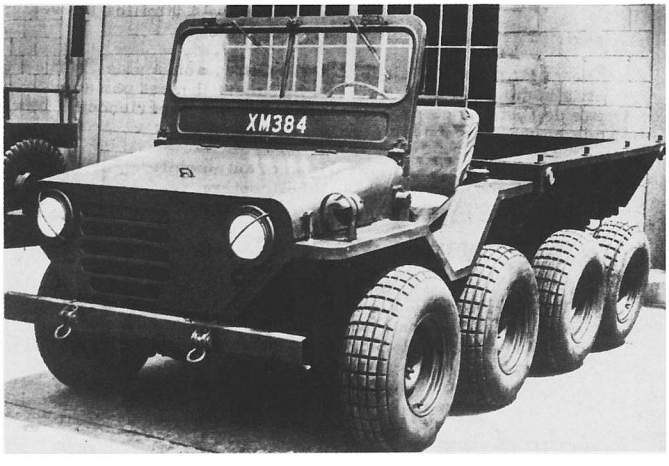
La Jeep M151 a connu un réel succès à l'exportation, une centaine de pays ont en effet adopté ce véhicule parmi lesquels notamment l'Arabie saoudite, la Bolivie, le Cameroun, le Canada, le Congo (Zaïre), le Danemark, le Gabon, le Guatemala, l'Indonésie, Israël, la Jordanie, le Luxembourg, le Maroc, le Nicaragua, les Pays-Bas, le Sénégal, la Thaïlande.

En France, alors que l'armée est à la recherche d'un véhicule devant succéder aux Jeep Willys et Hotchkiss M201, une M 151 A2 a fait l'objet d'essais comparatifs en 1976. Ce sera finalement le VLTT Peugeot P4 qui sera retenu dans le cadre de ce programme. ■

Ci-contre.
Le major general William S. Hinton Jr de l'USAF commandant la joint task force (JTF) Shining Hope effectue une tournée d'inspection dans un camp de réfugiés en juin 1999 en Albanie. Il se déplace à bord d'une M151A2 en version FAV. On notera les pneumatiques de grande dimension et l'installation d'un imposant affût pour la mitrailleuse M2 HB de 12,7 mm.

Ci-dessous à gauche.
Surprise en 1972 à Fort Carson (Colorado) cette M151A1 est équipée de chenilles conçues par la société Una Track, ce matériel a été étudié pour les déplacements en zones enneigées. Un autre exemplaire réalisé à partir d'une M151A2 dotée d'un hard top a également été testé en 1974 en Alaska, à Fort Greely, et à Aberdeen (APG).

Ci-dessous.
La M151 a donné naissance à de multiples prototypes en version 6x6 ou 8x8, tel ce véhicule dénommé XM384. Construit à un seul exemplaire ce prototype est animé par le même moteur Ford que la M151 mais a reçu une boîte de transfert à deux étages offrant huit vitesses. Pour des essais conduits en 1957 à Fort Churchill le véhicule a reçu des pneumatiques basse pression.

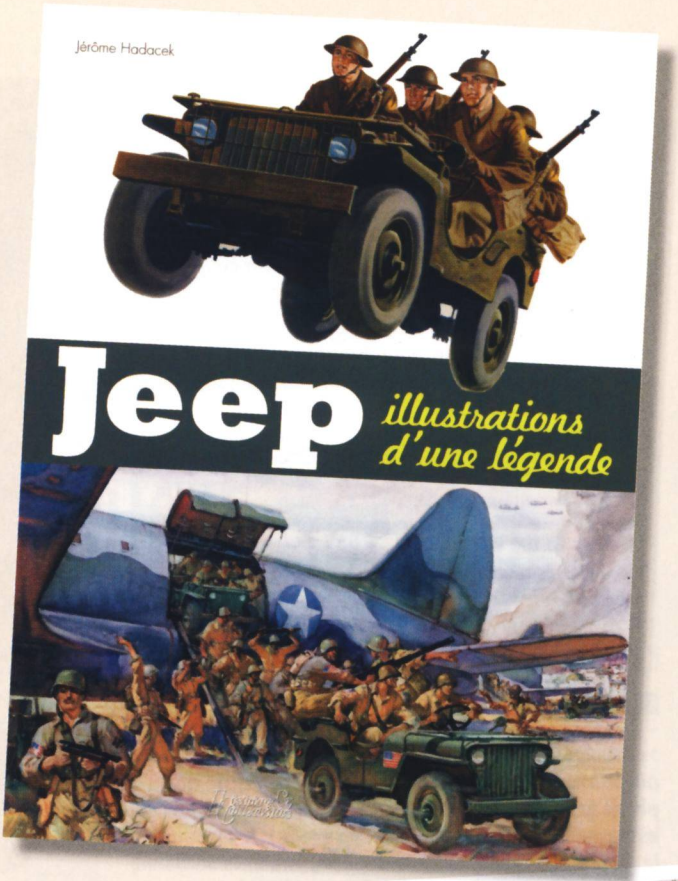


NOUVEAUTÉ

Jeep
Illustrations d'une légende

La Jeep est un parfait exemple de l'évolution de la communication lors du dernier conflit mondial : de la propagande de Guerre vers la publicité de masse

Il s'agit pour Willys de concurrencer Ford et Bantam, les deux autres entreprises en charge de la production du véhicule. Le constructeur contribue grandement au développement de la notoriété de la Jeep en inondant la presse de magnifiques publicités couleurs.
La renommée de la voiture tout terrain se renforce grâce à son excellente réputation au combat, et rapidement elle apparait dans les publicités en tant que faire-valoir de nombreux produits. Devenue célèbre, la Jeep se décline sur tout support : papier à lettre, boîtes d'allumettes, cartes à jouer, aux Etats-Unis d'abord, puis dans le reste du monde libre.



Sweethearts of the A.E.F!
Buy a Part for
OUR JEEP
BACK THE ATTACK!
YOUR BOND OR STAMP STARTS A JEEP DOWN THE RAMP
LET YOUR WAR SAVINGS TURN THESE BLUEPRINTS INTO FIGHTING JEEPS
WILLYS-OVERLAND MOTORS
FORD MASS-PRODUCTION LINES DELIVER FLEETS OF WEAPONS
FULL PRODUCTION FOR VICTORY

37,95 €
*au lieu de ~~39,95~~**

L'ouvrage rassemble une formidable collection d'illustrations mettant en scène la jeep pendant la Seconde Guerre mondiale. Elles ont été réalisées par les plus grands illustrateurs de l'époque. Chacune d'elle est commentée afin d'être replacée dans son contexte.

BON DE COMMANDE PAGE 63

ABONNEZ-VOUS !

Formule 1 AN
6 numéros

35,20 € **-15%**

au lieu de ~~41,40 €~~

ECONOMISEZ 20%
GRÂCE AU JUMELAGE

-20%

69,90 €

au lieu de ~~87,40 €~~ **

Jumelage

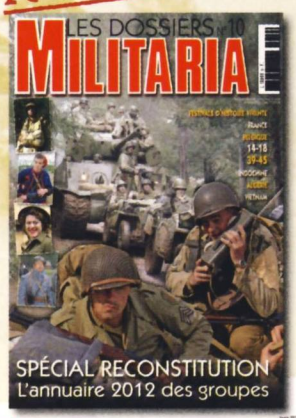
abonnement d'un an
à Guerre, Blindés & Matériel
le magazine de la motorisation à la française (4 numéros)
+ TANK & MILITARY VEHICLES

TANK & MILITARY VEHICLES
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION
Historique
La chenillette Lorraine
BASTOGNE 2011
Latil M7T1
Restauration M4
Les blindés du MVTE
Obusiers de 105 mm • Caserne de Croÿ • War Memorial de Seoul

NOUVEAU

LES DOSSIERS MILITARIA
SPÉCIAL RECONSTITUTION

Ce dixième numéro des Dossiers Militaria recense tous les groupes d'histoire vivante XX^e siècle, de France et de Belgique. Cet annuaire pratique vous permettra de découvrir ou de mieux localiser les différents groupes de votre région, ainsi que les différents festivals.



12,50 € en kiosque

* Offres valables jusqu'au 31 mai 2012
* * Différence entre tarif et prix kiosque France

JE M'ABONNE À

● **TMV- 1 AN (6 N°)** ❑ **35,20 €** *(France)* ❑ **42,20 €** *(Dom & étranger)*

OFFRES D'ABONNEMENTS JUMELÉS

● ***Jumelage 1 : ab'.1an à TMV (6 n°) + Guerre, Blindés & Matériel (4 n°)***
France ❑ **69,90 €** *(au lieu de 87,40 €)* Dom et étranger ❑ **83,90 €**

JE COMMANDE LES MAGAZINES OU DVD

❑ **TANK ZONE** *(cercler)* **6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17** ..... **6,90 €**[1]
❑ **TANK & MILITARY VEHICLES N°1 - 2 - 3 - 4** ..... **6,90 €**[1]
❑ **GBM N° 100 • NOUVEAU** ..... **12,50 €**[1]
❑ **DOSSIERS MILITARIA N°10** ..... **12,50 €**[1]
❑ **DVD - JEEP, HISTOIRE ET TECHNIQUE** - *DVD003* **• NOUVEAU** ..... **14,90 €**[1]

JE COMMANDE LES LIVRES :

❑ **PANTHER EN NORMANDIE** - *HIS0460* ..... ~~34,95~~ **- 33,20 €**[3]
❑ **JEEP, ILLUSTRATIONS D'UNE LÉGENDE** - *HIS0449* ..... ~~39,95~~ **- 37,95 €**[3]
❑ **LA 1re DLM AU COMBAT** - *HIS0394* **• NOUVEAU** ..... ~~39,95~~ **- 37,95 €**[3]

FRAIS DE PORT (1 - magazines)	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex. : 5 €.	6 à 12 ex. : 8 €	12 et + : **GRATUIT**
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex. : 12 €	6 à 12 ex. : 15 €	12 et + : 18 €
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex. : 15 €	6 à 12 ex. : 18 €	12 et + : nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex. : 18 €	5 ex. et + : nous consulter.	
(2 - Livres)	*France*	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et + : **GRATUIT**	
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et + : 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et + : nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe : Autres pays, ajouter les frais de port.

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à

HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11

Service clients - *Tél : +33 (0)1 47 00 51 11 • Fax : +33 (0)1 47 00 51 11.*

TMV 005

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ville
Pays
Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ..... , €

Ci-joint mon règlement par ❑ **Chèque bancaire** ❑ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

❑ **CB n°**

expirant en mois année *Clé* (3 derniers chiffres au dos de votre CB)

Signature :

Le tracteur 4x4 4-5 Ton White 444-T

Du rêve à la réalité (1re partie)

Eddy et Pierre sont des collectionneurs belges de véhicules militaires bien connus. Ils ont toujours été fascinés depuis de nombreuses années par le tracteur Autocar 4-5 ton. Ce rêve, qui date des années quatre-vingt, est resté longtemps à l'état de songe vu qu'aucun des deux ne possède le permis de conduire adéquat pour ce type de véhicules.

De même, ils ne disposent à cette époque ni d'une infrastructure à la dimension de la restauration d'un tel véhicule, ni les connaissances sur les poids lourds et l'outillage conséquent. Donc, rien de ce qui est indispensable pour se lancer dans une pareille épopée. Les années et plusieurs restaurations de véhicules de plus en plus lourds leur ont apporté tout cela.

Un peu d'histoire

Le tracteur Autocar U-7144-T est le principal tracteur 4x4 de la gamme des 4-5 Ton. Il est produit entre 1941 et 1945 à 11104 exemplaires. L'U-7144-T est entraîné par le moteur Hercules RXC, 6 cylindres en ligne, refroidi par eau, de 8.700 cm3 qui développe 131cv à 2300 tr/min. La boîte de vitesses est de fabrication Autocar à cinq rapports avant et un arrière. Il est équipé d'une boîte de transfert et de ponts Timken. La firme White en produit 2751 exemplaires du début 1944 au milieu de 1945 sius la dénomination de 444-T. Les deux productions de chez Autocar et White sont entièrement identiques à quelques petits détails près.

En titre.
Le White T-444 enfin terminé lors de sa première sortie à Celles en juin 2011. Il y aura encore des problèmes à régler mais le rêve a pris enfin réalité.

Un premier tracteur

Il est resté près de 10 ans sous leurs nez puisque acheté par un ami et remisé dans un hangar voisin du leur. Pourtant, ils se sont longtemps refusés à l'acheter vu le travail conséquent que sa restauration allait entraîner. Mais cette fois-ci, forts de leurs expériences passées, ils se sentent prêts à tenter le challenge. C'est donc en janvier 2009 qu'ils prennent enfin la décision d'acquérir ce tracteur Autocar.

En fait, de tracteur Autocar il ne lui reste que la base car l'installation d'un moteur diesel volumineux a nécessité d'importantes transformations. Le châssis et le capot sont rallongés de 60 cm, la calandre est amputée de deux

Texte et photos :
Pierre MALRAUX, Eddy LOUIS,
Patrick SARRAZIN

barreaux et l'intérieur de la cabine est modifié à plus de 75 %. Le camion est équipé d'un faux châssis dans lequel un système hydraulique est intégré. La benne ainsi adaptée a cependant disparu. La sellette est manquante et le pont arrière est celui d'un Autocar 8144. Néanmoins, les ailes et les portes sont en bon état, le tableau de bord est encore complet et d'origine, le système d'air est toujours fonctionnel. Il possède encore le pont avant, ses boîtes de vitesses et de transfert d'origine mais c'est à peu près tout. Il reste pourtant un détail et pas des moindres pour un véhicule de collection: il possède encore ses plaquettes d'origine dont celle du fabriquant ; c'est un White !

Les quelques dizaines de mètres à faire pour le ramener dans la cour sont rapidement effectués. En premier, un bon nettoyage est nécessaire. Toute la mécanique est couverte d'une boue grasse et durcie par les années comme une carapace qu'il est bien difficile de décoller à l'aide d'un nettoyeur haute pression. Ce premier décrassage terminé, le démontage peut commencer. Tous les éléments qui ne sont pas d'origine sont déposés. La cabine est enlevée et le châssis est mis à nu. Une semaine plus tard, l'autocar est en pièces détachées. Les éléments vitaux d'origine encore en bon état comme la boîte de vitesses et de transfert, le pont avant, les éléments du tableau de bord, les portières, les ailes, le réservoir, le système d'air sont remisés. Une particularité est découverte lors du démontage qui révèle que presque 100 % des pièces sont estampillées du nom du constructeur et du numéro de nomenclature qui lui est propre. En mars, le châssis est ensuite entièrement démonté. Le travail de carrosserie pour la cabine est consi-

Ci-dessous.
Le deuxième White est photographié lors de l'exposition pour la vente aux enchères en avril 2009, mise à prix 2 000 € !

Ci-contre.
Le premier White lors de son achat stocké chez leur voisin pendant 10 ans. On peut comprendre les hésitations à l'acheter aux vues des transformations qui ont été effectuées dessus.

Ci-dessus.
L'intérieur de la cabine est rongé par la rouille. Incroyable, le tableau de bord est complet et d'origine.

Ci-contre.
Février 2009. Un nettoyage en profondeur s'impose.

dérable. Le capot moteur est irrécupérable et pas facile à trouver; ils envisagent même de faire un moule du nez au polyester si une autre solution n'est pas trouvée. Après un inventaire complet, ils découvrent qu'il y a tellement d'éléments manquants qu'ils ne savent pas trop par où commencer ni surtout où chercher. Ils se fixent alors un objectif de 2 ans pour trouver les pièces manquantes et restaurer l'engin. Il faut aussi trouver la documentation. Celles sur le tracteur White 444-T est rare et les informations peu nombreuses, en effet, aucun TM spécifique au White n'existe et aucune référence à ce constructeur n'est faite dans celui de l'Autocar. Seule, une « parts-list SNL G-691» spécifique a été éditée. En revanche, les TM du tracteur Autocar sont facilement trouvés. Un des détails des plus flagrant entre les deux constructeurs se situe sur la gauche du tableau de bord où le manomètre « oil viscosity » et sa lampe d'éclairage sont absents chez White.

Pourtant, à peine deux semaines plus tard, un événement va modifier leurs prévisions.

Un deuxième et un troisième tracteur

L'événement est l'annonce, début avril, d'une vente aux enchères d'une importante collection de véhicules

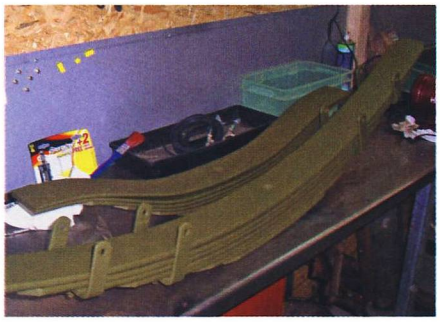
Le retour du rapatriement fin avril 2009 des épaves du White et de l'Autocar 8144 sur la Low Bed achetée en même temps.

Les 3 clichés ci-dessus.
Septembre, Le pont arrière est démonté. Fin septembre. Il reçoit sa première couche d'antirouille. Un châssis tout neuf avec sa couche de peinture olive drab. Cela fait plaisir.

US près de la frontière Suisse. Il y a là-bas une épave d'Autocar 8144 fort dépouillée mais équipée de sa cabine et de sa mécanique qui est identique au 7144 ou au 444-T, et qui peut, néanmoins, fournir la presque totalité des pièces manquantes. Ils décident de s'y rendre dans une incertitude totale quant aux prix que les pièces vont atteindre: le plaisir des enchères ! Il y a également dans cette vente, une seconde épave de tracteur 7144 et, incroyable coïncidence, c'est un autre White ! Complet, il ne lui manque que les boîtes de vitesses et de transfert. Il est à lui seul une très bonne base de restauration. La chance leur sourit, les prix restent tout à fait abordables pour le budget qu'ils se sont donnés et remportent l'épave du 8144 et celle du White. Ils s'offrent même le luxe d'acheter une semi-remorque Lacrosse Low bed 20 Ton d'époque pour ramener le tout. Elle ne peut de toute façon que compléter les tracteurs. Jackpot ! Ils disposent maintenant de trois tracteurs pour en restaurer un.

Le temps de faire de la place dans un hangar à foin et les 1460 kilomètres de l'aller-retour du rapatriement sont fait 15 jours plus tard. Les deux camions posés l'un derrière l'autre sur la remorque. Arrivés à bon port, la semi-remorque est stockée tel quel sous le hangar. Evidemment, pour décharger, il leurs faut une grue de poids qu''ils n'ont pas à disposition. L'épave du 8144 doit peser aux alentours des 6 t et doit être déchargée la première. Elles vont donc rester ainsi durant 15 mois ! Les voilà donc avec trois camions pour une seule restauration ! Il faut faire un choix. Ils décident donc de restaurer le White 444 dernièrement acquis en cannibalisant le premier et non plus l'inverse comme il était prévu. C'est la décision qui semble la plus logique vu l'état général du camion qui n'a pas été transformé, qui est propre et dont le châssis est sain.

Reste la question du stock de pièces et de l'épave du 8144 devenue inutile qui possède encore son très rare caisson du génie avec sa plaquette d'origine et les plaquettes du tableau de bord, toutes d'origine américaine. Elles correspondent de plus au numéro du châssis. Les marquages d'origine, sont encore visibles et peuvent être reconstitués. Une perle pour des « puristes » qu'il serait très dommage de dépecer et vendre pour pièce. D'autre part, leur remorque porte-engin est lourde et, chargée d'un half-track par exemple, serait difficile à tracter avec le White. C'est donc après une longue réflexion et un inventaire des pièces qui ne seront pas utilisées pour la première restauration, qu'ils décident de garder le 8144 également (nous aurons l'occasion d'en reparler).



Ci-dessous.
Les ressorts à lames sont entièrement démontés pour être décapés pièce par pièce. Toutes les lames sont repeintes en antirouille et reçoivent ensuite une peinture olive drab. Les lames de ressort sont rassemblées.

La restauration

- Le démontage

En attendant que les véhicules soient déchargés, impatients, tous les éléments accessibles sont démontés à même la semi-remorque, restaurés et stockés au fur et à mesure.

En juillet 2010, le tracteur est enfin déchargé. Il est emmené directement au garage pour finir le démontage. La cabine est retirée et le moteur apparaît enfin, il n'est pas bloqué, une bonne chose.

Le premier réflexe, est d'essayer de le faire démarrer ! Tout est mis en place, batteries chargées à bloc, jerrycan d'essence, Startpilot et une motivation maximum ! Pendant trois heures, ils tentent de ranimer l' « Hercules » mais, sans succès. Il a bien toussé deux ou trois fois mais, les seules choses qui sont sorties du collecteur d'échap-

pement sont des noix ! Il est donc décidé de retirer les culasses. Là, c'est la catastrophe, les sièges de soupapes sont complètement piqués par la rouille et, donc, impossible d'avoir une étanchéité et une bonne compression dans ces conditions. Le moteur est déposé du châssis pour terminer de l'ouvrir. Le collecteur d'eau est démonté et là, nouvelle surprise, entre les cylindres, ils tombent sur le nid d'une maligne petite bête friande de noix. Ils se rendent à l'évidence que restaurer ce moteur-là va coûter cher et beaucoup de temps. Ils décident donc de remiser celui-là et d'en acheter un nouveau quand l'occasion se présentera.

Ci-dessous.
Le moteur est déposé du châssis pour être remisé.

- Le châssis

Septembre 2010. Les derniers éléments fixés au châssis à savoir, les deux ponts, sont démontés. Les quatre traverses arrière sont maintenues en place afin de ne pas désolidariser les deux longerons du châssis car tout est boulonné. Il faut savoir que le châssis ne comporte aucune soudure, ni aucun rivet. Vu le très bon état général, il est décidé de ne pas le sabler et de conserver les couches de fond toujours bien accrochées. Un nettoyage avec une ponceuse à bande et une brosse métallique est seulement effectué sur les endroits les plus attaqués.

Une nouvelle mauvaise surprise apparaît alors: le châssis est plié de l'arrière vers l'avant droit avec un écart de 7 cm. Il faut donc essayer de contraindre les poutrelles dans le sens inverse pour le redresser. Pour cette opération de redressage le châssis est calé entre le hangar et la roue d'une camionnette et, en prenant appui contre un transpalette, la pression est réalisée avec un cric. Après quelques tentatives, la situation est jugée bonne puisque l'écart est réduit à moins d'un centimètre. À l'avant droit, le longeron est cassé, il est ressoudé. Le camion a dû recevoir un fameux coup sur l'avant pour être dans cet état. Après un bon nettoyage, il reçoit une couche de peinture antirouille puis une couche de kaki.

- Les suspensions

Il est décidé de les refaire complètement. Les ressorts à lames de l'avant et de l'arrière sont entièrement démontés et poncés élément par élément, éliminant ainsi une importante couche de crasse et de rouille qui s'est accumulée au fil des années entre les lames. Après un traitement en peinture antirouille, tous les éléments reçoivent une couche de kaki. Le remontage est réalisé à l'aide d'une tige filetée pour permettre de resserrer les lames progressivement l'une contre l'autre malgré la forte pression et de remettre leurs étriers. Ceci est un gros travail mais il permet de ne pas avoir 15 jours après des coulures brunâtre qui sortent des lames comme dans le cas de nombreuses restaurations.

- Le pont avant

Les ponts avant et arrière vont subir une révision en profondeur. Après un bon nettoyage le pont avant est entièrement démonté. Il est le plus délicat car, étant un tracteur quatre roues motrices, il est équipé d'arbres de transmission à fusée articulés très complexes. Il lui manque l'arbre de transmission droit qui est prélevé sur le stock de pièces. Le démontage n'apporte aucune mauvaise surprise. Tout est entièrement démonté pièce par pièce, et nettoyé avant d'être apprêté et repeint. Les cages de roulement sont elles aussi nettoyées au solvant à sec et vérifiées. Après un bon graissage, les ensembles de fusée sont remontés. Tous les bourrages et les joints en feutre qui servent à retenir la graisse autours des axes qui sont complètements secs sont remplacés par des neufs. Une chance, ils sont trouvés lors de leur passage aux établissements Beke !

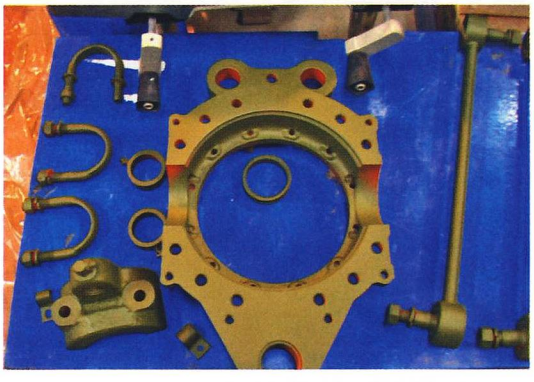
- Le pont arrière

Le pont arrière est moins complexe mais, comporte un différentiel. Il reçoit le même traitement que celui de l'avant. Il est désossé complètement et le différentiel est démonté. Il y a un arbre de roue manquant, il est trouvé aussi chez Beke à Paris. L'intérieur est nettoyé et dégraissé avec la surprise de découvrir de nouvelles noix ! L'extérieur est poncé et repeint. Le différentiel, en très bon état et bien gras nécessite une simple révision avant d'être remonté. Les bourrages extérieurs en feutre des arbres sont eux aussi complètement secs, ils sont là-aussi remplacés par des neufs. ■ *(Fin de la 1re partie)*

Ci-dessus.
Les fusées sont sorties avec leurs arbres.

Ci-dessus à droite.
Les pièces sont apprêtées.

Ci-contre.
Après peinture, elles sont prêtes à être remontées.



Ci-dessous.
Le carter de pont arrière après peinture est prêt à être rééquipé.

Les "Tank Recovery Unit" 6x6 de l'US Army

En 1941, influencé par les mauvaises expériences britanniques lors de la campagne d'Afrique du nord où de nombreux chars tombés en panne sont abandonnés faute de moyens adéquats pour les retirer du front, l'armée américaine éprouve le besoin de posséder un dépanneur et transporteur sophistiqué pouvant aller en première ligne pour récupérer les chars endommagés ou en panne.

En juillet 1941, l'US Ordonnance Corps exprime son intention de réaliser un véhicule capable de pouvoir récupérer et rapatrier les chars légers et moyens, alors en service, des zones de combats. En septembre, les caractéristiques sont définies. L'engin doit être un tracteur accouplé à une semi-remorque capable de déplacer des chars légers ou moyens à une vitesse de 50 km/h. Il doit être doté aussi de treuils pour tracter et hisser les chars endommagés. Prévu pour travailler en première ligne, il doit être doté d'un blindage pour la protection du personnel ainsi que de moyens de défense rapprochée. C'est la société « Fruehauf Trailer Company » ,alors producteur renommé de remorques, qui propose un camion tracteur lourd 6x6 comme solution la plus appropriée pour la traction d'une semi-remorque lourde capable de transporter les chars légers et moyens.

En titre.
2 décembre 1944 à Rahlingen, France. Un M26 Pacific du 134th Ordonance Battalion de la 2nth Armoured Division prend en remorque un Sherman M4 mis hors de combat par l'explosion d'une mine.
(Photo SC Col Patrick Sarrazin)

Par Patrick SARRAZIN

Les premiers prototypes

La Fruehauf Trailer Company contacte alors plusieurs producteurs de camions lourds pour les mettre en concurrence. Le premier à présenter un projet est la Dart Motor Company basée à Kansas City au Missouri, en janvier 1942. Elle présente un camion tracteur 6x6 - 10 Ton. qui est désigné T13. Il n'est en faite que l'adaptation de leur modèle civil, type 300 AWD. Il est mû par un moteur Waukesha, 6 cylindres de 250 ch. La cabine est de type torpédo. Il forme alors avec la semi-remorque lourde Fruehauf, l'ensemble « T28 Heavy Wrecker » qui prendra plus tard la désignation de « T3 Tank Recovery Unit ». Un exemplaire blindé sera produit par la suite. Le blindage de côté est entièrement vertical et ne peut faire ricocher les projectiles. Les éléments mécaniques sont identiques à la version non blindée.

En avril 1942, c'est au tour de la société Knuckey Truck Company basée à San Francisco en Californie de présenter un nouveau modèle de camion tracteur lourd 6x6, 12 Ton. Cette petite société est alors spécialisée dans la réalisation et la production de camion lourds tout terrain utilisés pour l'extraction dans les carrières. Le prototype est directement réalisé sur un de leur châssis existant. La transmission arrière est assurée par un entraînement à chaînes dont ils possèdent le brevet. Il est doté d'une cabine blindée comme exigée dans le cahier des charges. Il reçoit à l'avant un treuil d'une puissance de 35 000 livres et à l'arrière d'une paire de treuils d'une capacité de 60 000 livres. Il est mû par un impressionnant moteur

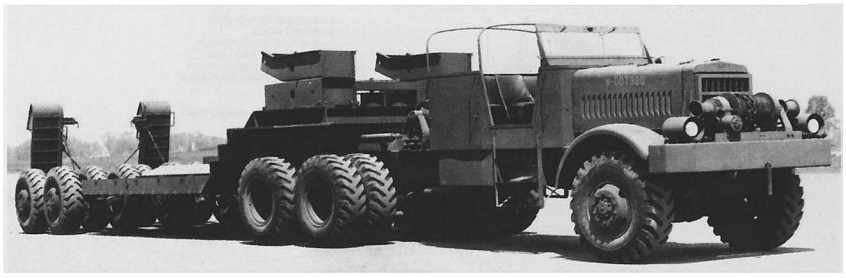
à essence Hall-Scott model 440 développé dans les années 30 pour la marine par Hall Scott. Il est désigné T25 et l'ensemble avec les remorques T28, T28E1 et T28E2, reçois la désignation de « T3E1 Tank Recovery Unit ». Il est finalement désigné et classifié en juillet 1942 avec le tracteur T25 et d'une remorque modifiée T28, comme « Truck Trailer, 40-Ton, Tank Recovery, T21 ».

Les essais

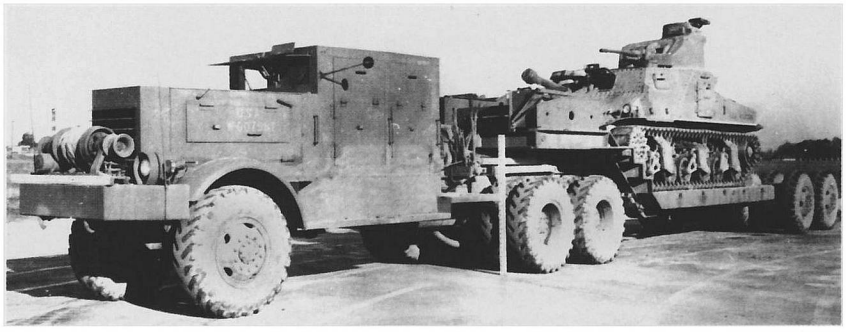
En janvier 1942, dès la perception du premier prototype, des tests dans des conditions les plus extrêmes sont réalisés au polygone d'essais d'Aberdeen. Ils sont complétés en avril 1942 par l'arrivée du prototype de chez Knuckey. Les deux combinaisons différentes sont évaluées et mises en concurrence. Sur le modèle de chez Dart, de nombreuses déficiences sont relevées en termes de maniabilité et de mobilité, surtout liées aux essieux avant fortement contraints et à la faiblesse du moteur. Il a aussi une garde au sol insuffisante. Finalement, le Truck-Tractor, T25 se révèle supérieur au Truck-Tractor, T13, essentiellement grâce à une meilleure disposition générale et à sa double transmission par chaîne sur les essieux arrière. Le T25 semble aussi plus fiable et plus facile d'entretien même s'il possède, comme le modèle de chez Dart ,une importante déficience sur le pont avant.

La production

En juillet 1942, une commande est réalisée pour la réalisation de 300 exemplaires. Mais, si le modèle de chez Knuckey Company retient l'attention de l'armée, il n'en est pas de même pour les équipements de production. L'armée pensant que l'usine de Knuckey de San Francisco n'a pas la capacité de produire le nombre de véhicules requis, elle accorde le contrat de production à la Pacific Car and Foundry de Renton à Washington. Elle doit aussi



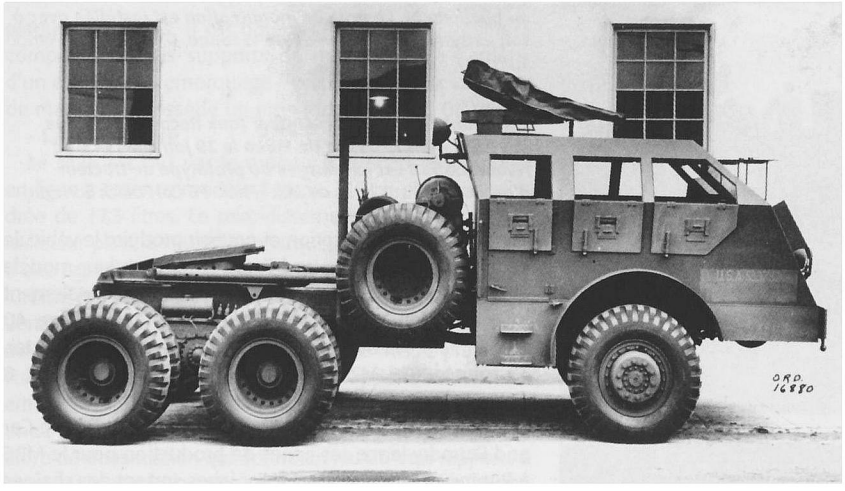
Ci-dessus.
Le T13 produit par Dart lors des essais. Il est accouplé à la remorque T28 produite par Fruehauf et forme l'ensemble T3. *(Photo SC Col Patrick Sarrazin)*



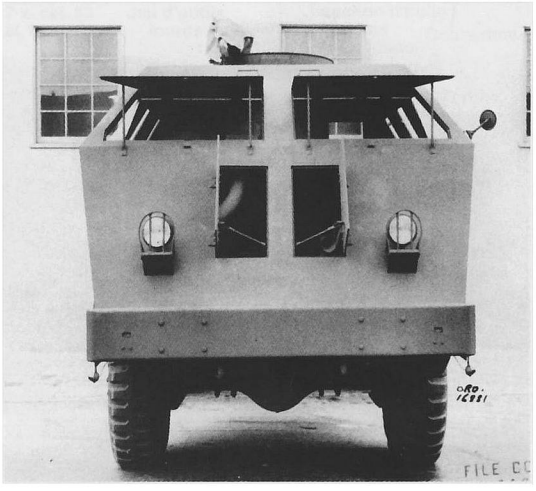
Ci-dessus.
Vue de trois-quarts avant de l'ensemble T3 blindé lors des essais le 27 octobre 1942 à Aberdeen. Pour les essais la remorque est chargée d'un char moyen M3. *(Photo SC Col Patrick Sarrazin)*

Ci-dessous à gauche.
Le prototype T25 réalisé par la Knuckey Truck Company de San Francisco. *(Photo SC Col Patrick Sarrazin)*

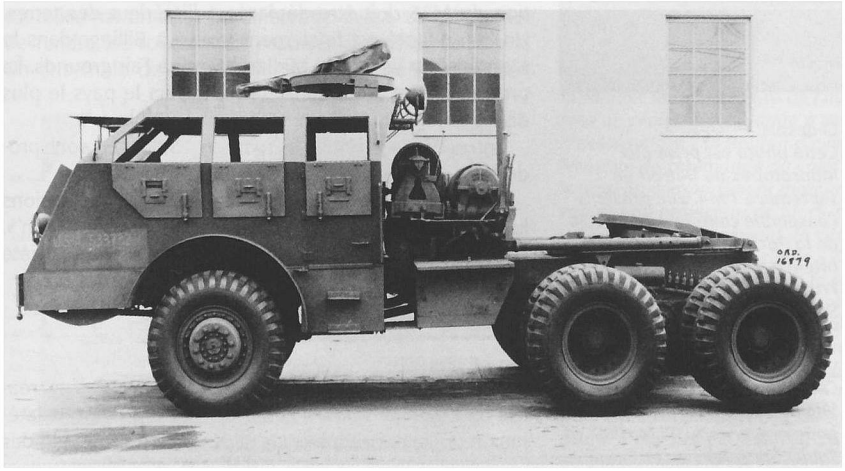
Ci-dessous à droite.
Vue de face du prototype T25 de la Knuckey Truck Company. *(Photo PM Col Patrick Sarrazin)*

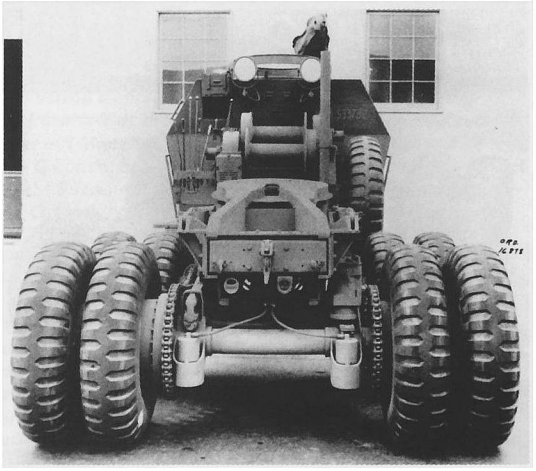


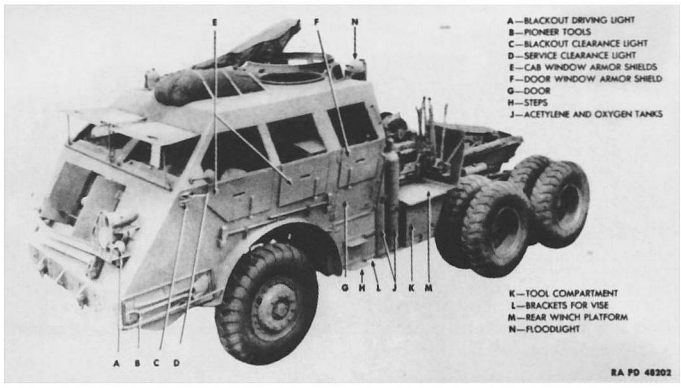
Ci-dessous.
Le modèle prototype M26 réalisé par la Pacific Car and Foundry. On remarque que si la forme générale reste la même que le T25, des simplifications sont réalisées pour la production en série. *(Photo SC Col Patrick Sarrazin)*

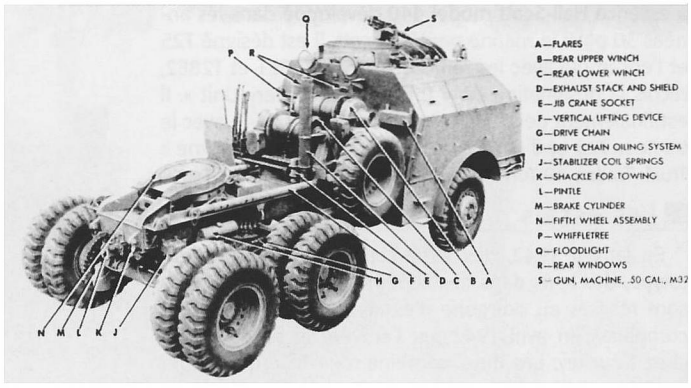


Ci-dessous.
Cette vue arrière du T25 présente déjà toute la robustesse du véhicule. *(Photo PM Col Patrick Sarrazin)*







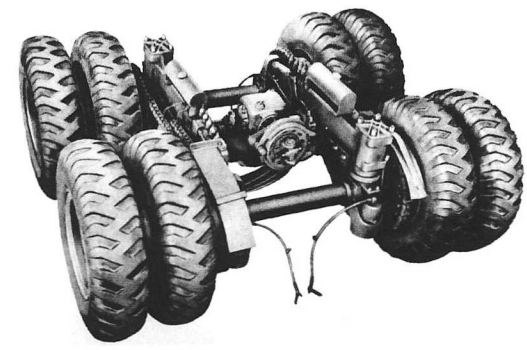


Ci-dessus à gauche.
Le M26 vu de l'avant avec les volets blindés ouvert. A Phare de black-out - B Lot outils pionniers – C Feu d'encombrement de black-out – D Feu d'encombrement – E Volets blindés de fenêtres – F Volet blindé de porte – G Porte gauche – H Marchepieds – J Bouteilles d'oxygène et d'acétylène – K coffre à outils – L Support d'étau – M Plateforme des treuils arrière – N Projecteur de travail. *(Photo PM Col Patrick Sarrazin)*

Ci-dessus.
Le M26 vu de l'arrière avec les volets blindés fermés. A Boite pour fusées éclairantes – B Treuil supérieur arrière – C Treuil inférieur arrière – D Sortie d'échappement avec sa grille de protection – E Douille de la grue de manutention – F Dispositif de levage vertical – G Chaînes d'entraînement – H Dispositif de graissage des chaînes d'entraînement – J Ressort à boudin du stabilisateur – K Manilles de remorquage – L Crochet de remorquage – M Cylindre de frein – N Sellette d'attelage – Q Projecteur de travail – P Palonnier – R fenêtre arrière - S Mitrailleuse de défense .50. *(Photo SC Col Patrick Sarrazin)*

Ci-contre.
Vue sur l'arrière du M26 avec son dispositif de levage vertical déplié. Les projecteurs duels sur l'arrière de la cabine les projecteurs sont montés pour être manœuvrés manuellement. La grue de manutention est installée avec à son extrémité son palan d'une ½ tonne. *(Photo SC Col Patrick Sarrazin)*

Ci-contre.
L'ensemble Truck Trailer, 40-Ton, Tank Recovery, T21 lors des tests dans le désert de Yuma le 29 janvier 1943. La remorque T28 est ici chargée du prototype de tracteur d'artillerie T6 sur base de M3. *(Photo PE Col Patrick Sarrazin)*



Ci-dessus.
Cette photo est prise aux laboratoires de Detroit en septembre 1944. Elle présente l'ensemble comprenant le M26 de la Pacific Car and Foundry attelé à la remorque M15 de Fruehauf. *(Photo SC Col Patrick Sarrazin)*

Ci-contre.
Vue de l'avant de l'ensemble du jumelage arrière. *(Photo PM Col Patrick Sarrazin)*

en améliorer la conception et pouvoir produire le véhicule en série. La Pacific Car and Foundry nomme leur modèle TR-1. La conception finale de production reçoit finalement la désignation officielle par l'armée de Truck-Trailor, 40 tonnes, Tank Recovery, M25, qui comprend le Truck Tractor, 12 tonnes, 6x6 M26 et la semi-remorque, 40 tonnes, 8 roues, M15 construite par Fruehauf Trailer Company.

La production de chars Sherman baissant, Pacific Car and Foundry lance ses lignes de production pour le M26 à Renton et les premiers exemplaires sortent des chaînes d'assemblage en mai 1943. Cependant, la production de Renton est de courte durée. La zone de Renton-Seattle est décrétée zone « critique » de par les fortes demandes des chantiers navals et des usines d'avions. La production du M26 doit être déplacée à l'intérieur des terres. Un lieu adapté est finalement trouvé à Billings dans le Montana sur le site du Midland Empire Fair grounds. La production est alors transférée à travers le pays le plus discrètement et le plus rapidement possible.

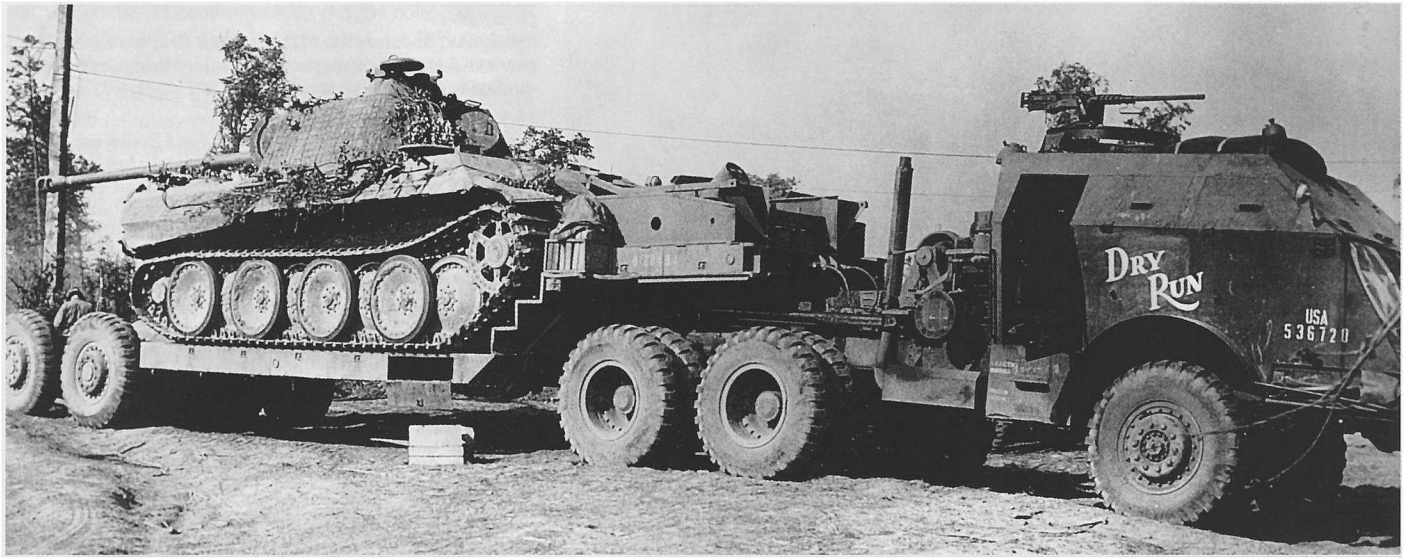
Entre 1943 et 1945, un total de 1372 M26 sont produits donc, plus de 500 exemplaires de M26A1.

Ses énormes capacités de transport et ses dimensions lui valurent rapidement le surnom de « Dragon Wagon ». Le surnom de « Pacific » provient du nom de la société qui le produit.

Le M 26

- Le châssis

Comme la majorité des véhicules américains il est réalisé en fer en U droits. Il comprend deux longerons latéraux réunis par des traverses rivées et renforcées par des



En haut.
En juillet 1944, en France, un M25 du 66th Ordnance Battalion récupère un char allemand Panther. *(Photo NARA)*

Ci-dessus.
Un ensemble M25 participe à la récupération de chars Britanniques sous le regard d'officiers anglais. *(Photo PM Col Patrick Sarrazin)*

Ci-dessous.
Un M25 « Dragon Wagon » se prépare à récupérer un Sherman détruit. *(Photo PM Col Patrick Sarrazin)*

Sur le toit est positionné un Ring Mount modèle M32 pour mitrailleuse de 12,7 mm servant pour la défense rapprochée ou antiaérienne.

- Les treuils

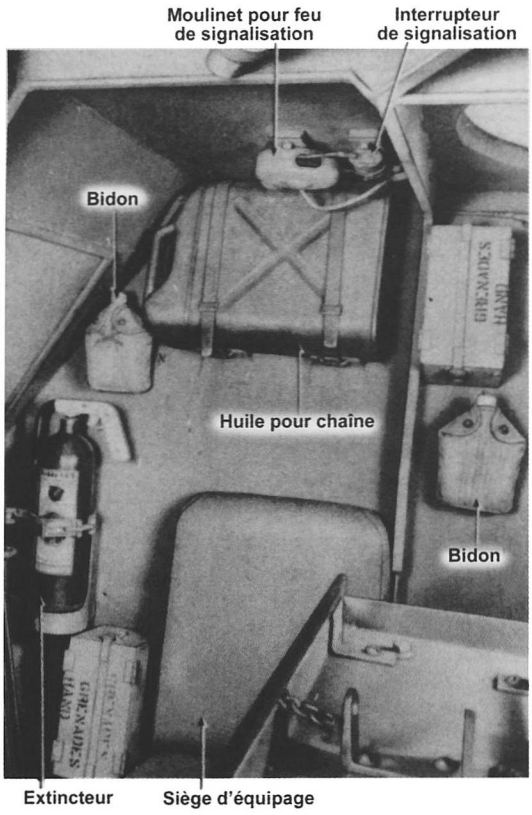
Le treuil avant est de marque Gar Wood modèle 5 M 713 k. Il est fixé sur l'avant du châssis et est doté d'un câble de 19 mm de diamètre d'une longueur de 91 mètres. Il est commandé à partir d'un levier situé devant le siège du conducteur qui embraye et débraye la prise de force située sur le côté gauche de la boîte secondaire. Son utilisation première est de pouvoir aider le véhicule à se sortir d'un mauvais pas mais, il peut également servir à des opérations de récupération.

Les treuils arrières jumelés de marque Gar Wood modèle 60-823 B. Ils sont montés sur un socle fixé au châssis et sont dotés de câbles de 19 mm d'une longueur de 91 m. Ils sont commandés à partir d'une plateforme aménagée pour l'opérateur. Un des leviers permet la commande des gaz du moteur pour donner la puissance aux treuils. Ils sont entraînés par chaînes depuis l'arbre intermédiaire. Ils peuvent être manœuvrés séparément ou ensemble suivant les opérations de récupération.

Ils peuvent être utilisés en même temps que le dispositif de levage vertical qui est constitué de deux bras télescopiques et d'un bâti en forme de U fixé au châssis. Il porte à sa partie supérieure une poulie qui permet le passage du câble pour la traction de matériels se trouvant sur un plan inférieure à celui du tracteur. Il peut être mis dans cinq positions différentes.

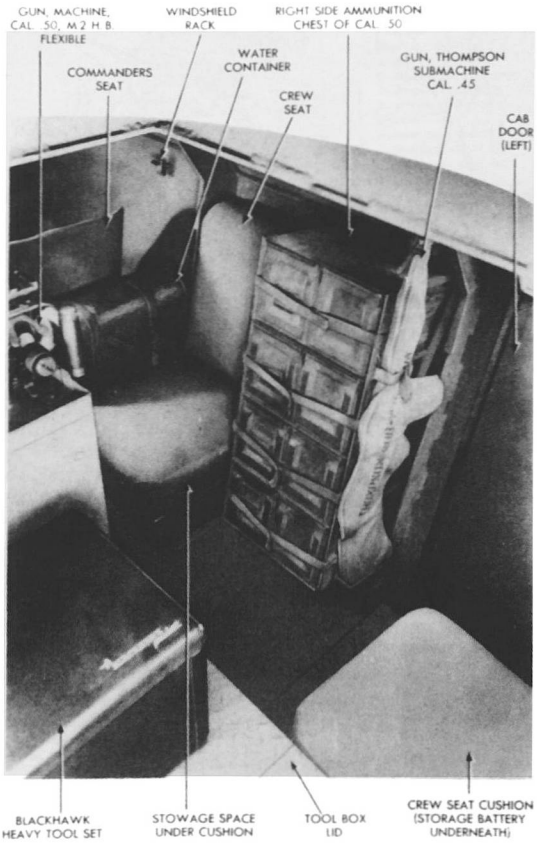
- Les équipements

Une grue disposée du côté droit est principalement utilisée avec son palan pour changer les roues ou pneus de la remorque et pour enlever la roue de secours du tracteur. Pour les opérations de remorquage, un palonnier est disposé sur l'arrière de la cabine et une barre d'attelage placée sur le devant de la cabine. Ils peuvent être soit utilisés ensemble où individuellement, à l'arrière où à l'avant, fixés aux supports de manilles du châssis. En plus des nombreux outils en dotation pour le véhicule, il



Ci-contre.
Vue intérieure de la cabine côté droit. *(Photo PM Col Patrick Sarrazin)*

Ci-contre.
Vue intérieure arrière de la cabine côté gauche. *(Photo PM Col Patrick Sarrazin)*


GUN, MACHINE, CAL .50, M 2 H B FLEXIBLE
WINDSHIELD RACK
RIGHT SIDE AMMUNITION CHEST OF CAL .50
COMMANDERS SEAT
WATER CONTAINER
CREW SEAT
GUN, THOMPSON SUBMACHINE CAL .45
CAB DOOR (LEFT)
BLACKHAWK HEAVY TOOL SET
STOWAGE SPACE UNDER CUSHION
TOOL BOX LID
CREW SEAT CUSHION (STORAGE BATTERY UNDERNEATH)

Ci-dessous.
Cette photo est prise le 10 avril 1944 dans un port dans le New Jersey. On remarque que les jumelages arrière sont démontés pour leur transport par rail. Une grande structure a été ajoutée à l'arrière pour faire penser à des camions cargo standard. *(Photo NARA)*

Ci-dessous.
Mars 1945, région de Maastricht, Hollande. Un M25 transporte un LCM en prévision des opérations de traversée du Rhin. Le tracteur avec sa remorque semble petit par rapport au volume transporté mais il n'est pas en surcharge, le LCM ne pesant que 26 tonnes. Une série de poutres en bois sont installées sur la remorque pour maintenir la barge. *(Photo NARA)*

de la boite secondaire entraîne le treuil avant. Un autre ensemble de prise de force monté sur le dessus de la boîte secondaire sert à entraîner les treuil jumelés arrière.

Le pont avant est de marque Timken type F-7900 monté en-dessous des deux suspensions à lames semi-elliptiques. A l'arrière, la suspension est assurée par deux essieux jumelés et ressorts stabilisateurs à ressorts à boudin situés à chaque extrémité des longerons du châssis. La transmission est réalisée par un différentiel avec deux arbres de renvoi comportant à chaque extrémité a l'extérieur du châssis deux roues dentées. Elles entraînent au moyen de chaînes des roues dentées montées sur les moyeux des deux essieux porteurs fixes. Les roues au nombre de dix sont de marque Budd de 14.00x24 avec des jantes en acier démontables. Le dispositif de freinage est à air comprimé actionné par un compresseur Bendix Westinghouse. Par pression sur la pédale de frein il actionne les freins des quatre roues arrières ainsi que les freins de la semi-remorque. Trois robinets de commande à main sont situés sur la colonne de direction. Un, placé sur la gauche, permet d'actionner seulement les freins des roues arrières gauches du tracteur, un situé sur la droite actionne ceux des roues droites et un au centre actionne seulement ceux de la remorque. Le dispositif de freinage fournit également l'air pour le gonflage des pneus et du fonctionnement de l'avertisseur. Pour l'accouplement de la remorque le M26 dispose d'une sellette de marque Fruheauf modèle F disposée à l'arrière du châssis.

- La cabine

Elle est réalisée en plaques de blindage soudées ensemble et fixées au châssis par des boulons. Elle permet de protéger, en plus de l'équipage, tous les organes moteur, d'alimentation et de refroidissement. Toutes les fenêtres sont protégées par des volets blindés montés sur charnières comme ceux du radiateur et les portes. A l'intérieur, elle est équipée de 7 sièges pour l'équipage. Le siège du conducteur est situé dans le coin avant gauche et celui du chef de bord dans le coin avant droit. Deux sièges pour l'équipage sont positionnés de chaque côté sur la paroi arrière et deux autres sur les parois latérales. Le siège pour le tireur est fixé au centre sur la paroi arrière, il est le seul à être réglable. Le centre de la cabine est entièrement pris par le compartiment moteur.

nel, réduite de 33 centimètres de chaque côté. Sa largeur passant alors de 3,81 m à 3,15 m avec une largeur minimum en cas de déplacement à 3,20 m, les roues frottant sinon sur le châssis. Cela est possible, par la translation des balanciers de roues installés sur une vis de translation. Les freins sont de marque Fruehauf à double segment. Ils sont actionnés à l'air comprimé fourni par le tracteur. Son installation électrique est en 12 volts connectée au tracteur. Pour les opérations de manutention sur la remorque et pour le changement des roues intérieures, elle possède quatre douilles pour l'installation de la grue avec palan du tracteur. Deux sont positionnées entre les roues arrières et deux sur la plate forme supérieure avant.

Elle est équipée de chaque côté, sous la plate forme, de compartiment de stockage d'équipements. Comme tous les véhicules elle possède un lot de bord complet comprenant les outils pour sa maintenance. Elle dispose en plus, de tout l'équipement nécessaire pour sa mise en œuvre à la récupération et au transport de matériel. Pour les opérations de chargement de véhicules hors service, elle est équipée de deux rampes mobiles servant au guidage des engins sur les rampes fixes et qui sont stockées dans les coffres de rangement de la plateforme. Pour la protection des pneus, elle possède quatre rampes de protection de roues. Elles sont positionnées sur la plateforme supérieure avant lorsqu'elles ne sont pas utilisées.

La remorque M15A1

A la fin de 1944, la remorque M15 est modifiée pour s'adapter aux nouveaux chars plus larges et plus lourds que sont les Pershing et Sherman M4A3E1. Elle possède les mêmes spécificités techniques que le modèle M15. Les différences sont les casiers de stockage latéraux qui sont supprimés et des poutres en acier sont ajoutées sur les côtés de la plateforme pour l'élargir. Les rampes fixes d'accès mobile sont par la même déplacées vers l'extérieur. Quatre demi-rampes articulées en acier fixées à l'arrière sont ajoutées pour permettre le passage des chenilles au-dessus des roues. La remorque ainsi modifiée, reçoit la désignation de M15A1. Le poids des chars s'accroissant, elle est de nouveau modifiée, améliorant sa capacité d'emport de 45 à 50 tonnes et prends alors la désignation de M15A2.

L'utilisation

Une division blindée US était dotée de neuf ensembles M25 dans son « Ordnance Maintenance Battalion ». Ils étaient alloués à chaque « Maintenance Company Automotive Platoon », qui possédait en plus une section d'évacuation qui utilisait trois ensembles M25.

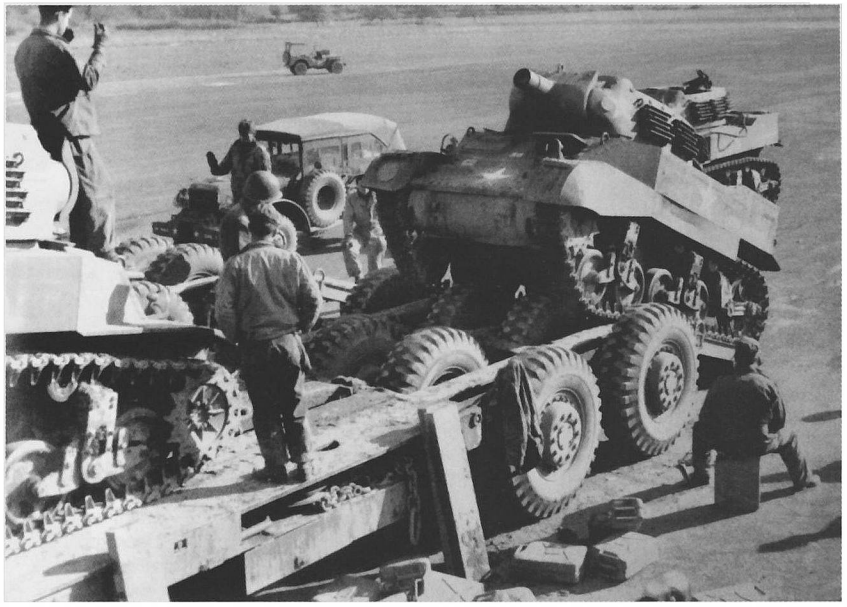
Alors que le M25 était conçu comme un véhicule de rapatriement de combat et, s'il est beaucoup utilisé dans son rôle original de transport et rapatriement de chars, il est souvent amené à réaliser de nombreuses autres tâches. Son utilisation la plus spectaculaire est le transport des LCM de l'US Navy et des LVT pour les opérations de la traversée du Rhin en 1945.

Les armées alliées n'ont pourtant utilisé que très peu les M25. Seul l'armée britannique effectua des tests pour de futurs transporteurs de chars avec un montage de roues en 21.00x24 en simple en place des 14.00x24 jumelées mais qui sera vite abandonné.

L'après guerre

Le M25 continua d'être utilisé par l'armée américaine où il resta en service jusqu'en 1956. Les pays alliés comme la France, la Belgique, l'Italie ou encore la Turquie les utilisèrent aussi jusqu'aux années soixante .

Les M26 seront aussi utilisés dans le civil par les sociétés de transport exceptionnel pendant de nombreuses années après la guerre. ■

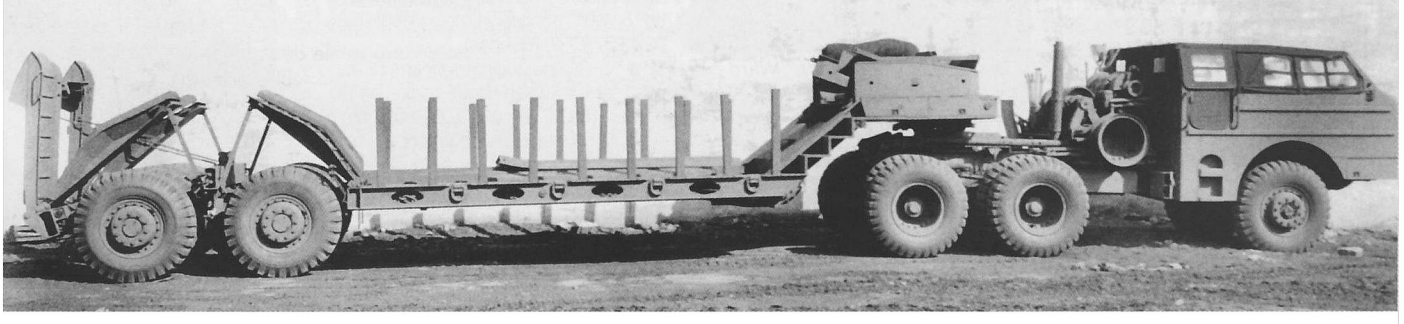


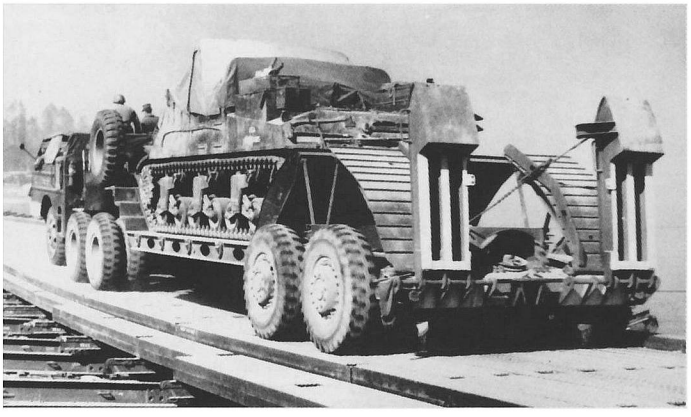
Ci-dessus.
Opération de chargement d'un obusier M8 sur une remorque M15. *(Photo SC Col Patrick Sarrazin)*

Ci-dessous.
L'ensemble M25A1 composé du tracteur M26A1 et de la remorque M15A1.

En bas à gauche.
Un ensemble M25A1 traverse un pont lancé par le génie sur une rivière en Louisiane lors de manœuvre en 1955. La remorque M15A1 transporte un obusier M7.

En bas à droite.
Fort Campbell, Kentucky, 1948. Un ensemble M15A1 transporte un M39 Personnel Carrier réalisé sur la base du M18 Hellcat. *(Photos NARA)*





Ci-contre.
Roermand, Hollande. Un M25 du 458th Ordnance Battalion traverse à vive allure un pont provisoire lancé par le Génie au dessus de la rivière Maas. *(Photo SC)*

Ci-dessous à gauche.
Vue de côté gauche du M26A1. La cabine blindée est remplacée par une simple carrosserie et d'un toit en tube d'acier. Le filet de camouflage disposé sur le toit se trouve maintenant sur la roue de secours et les phares de travail reçoivent un nouveau support positionné sur les treuils.

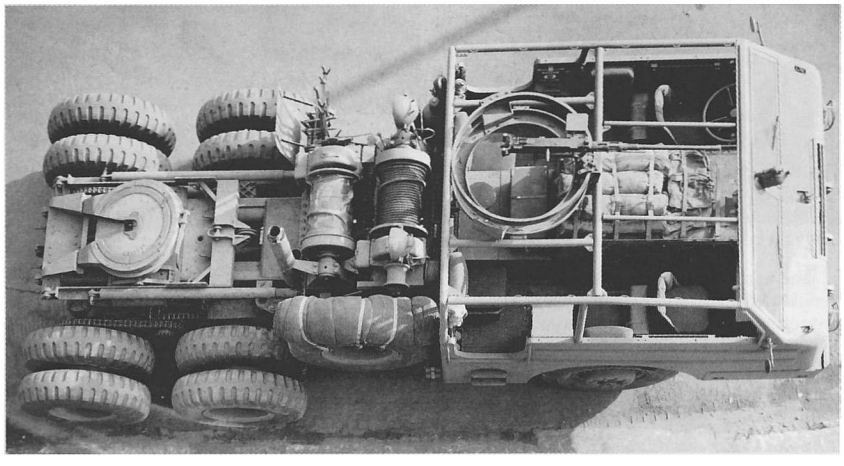
Ci-dessous .
Le M26 dans sa version allégée M26A1 vu de ¾ avant-gauche. Il possède toujours son expression de puissance. Pour la protection rapprochée il garde son ring pour mitrailleuse. *(Photos NARA)*

est équipé d'un poste de soudure et de découpage avec bouteilles d'acétylène et d'oxygène.

- Le M26 A1

Le tracteur M26A1 possède les mêmes caractéristiques que le M26. La seule modification est la cabine. Les problèmes d'usure anormale du train de pneus avant dû au poids de la cabine blindée portant sur l'essieu avant. Fin 1943, des essais sont réalisés avec un véhicule débarrassé de sa cabine blindée donne satisfaction. En mai 1944, un programme fut mis en place pour créer une version « légère » du tracteur M26. La superstructure blindée est alors remplacée par une structure en tôles qui est surmontée d'un ensemble d'arceaux en tubes d'acier. La protection de l'équipage est faite par une bâche. Comme sur le M26 un Ring Mount est installé pour mitrailleuse de 12,7 mm.

Ci-dessous.
L'arrangement intérieur du M26A1 reste inchangé par rapport au M26. La structure tubulaire soudée et boulonnée sert d'arceaux de bâche de cabine. Le feu de signalisation se retrouve maintenant au centre du pare-brise. *(Photo NARA)*

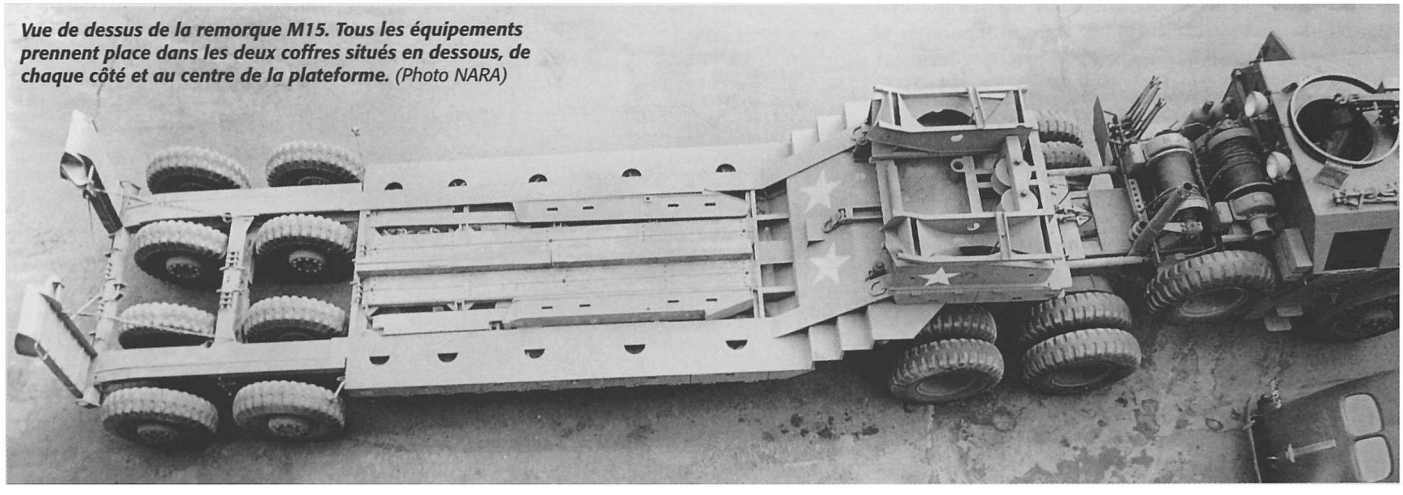


- La remorque M15

La semi-remorque M15 est destinée à être remorquée par le tracteur M26. Son usage premier est le transport des véhicules et engins récupérés par le tracteur dépanneur. Elle est produite exclusivement par la société Fruehauf trailer Company.

Elle est constituée d'un châssis surbaissé avec une plateforme de type berceau. Elle est équipée de huit roues simples en 14.00x24 identiques et interchangeables avec le tracteur. Sa charge utile est de 40 tonnes et peut être déplacée à la vitesse maximum de 42 km/h. Deux béquilles de type combiné repliable et basculant, positionnées de chaque côté à l'avant de la plateforme lui permettent de rester à l'horizontale décrochée de son tracteur. Deux rampes fixes d'accès mobile actionnées manuellement sont positionnées à l'arrière et permettent le chargement des engins sur la plateforme. Sa suspension à balanciers agissant sur les arbres de tourillons lui permet de franchir des obstacles de 23 cm de haut sans que les autres roues perdent le contact avec le sol. Sa largeur peut être en cas de besoin, comme par exemple, le passage sous un tun-

Vue de dessus de la remorque M15. Tous les équipements prennent place dans les deux coffres situés en dessous, de chaque côté et au centre de la plateforme. *(Photo NARA)*



LES PETITES ANNONCES

● V. Dodge command car WC56 de 1942, restauré BE. CG Collection, photos disponibles. Tél. : 06.85.21.73.77.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 12 volts 1958. Très rare Jeep Ex Armée Française 12 volts d'origine jamais transformée. Très bon état de marche, carrosserie correcte, CT OK. Référence : VO 418. Prix : 12 500 € dans l'état. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

● V. JEEP HOTCHKISS M 201 24 volts 1960. Jeep bon état général, complète, roulante. Deux prix possible : vente dans l'état sans révision ni travaux et sans CT : 10 500 € ou vente avec révision effectuée + travaux et CT : 12 500 €. Très bonne voiture pour balades et divers. Référence : VO 437. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

● V. GMC CCKW 353 avec TREUIL 1944. Etat surplus Armée Française. A restaurer, carrosserie bon état sans perforation. Moteur tournant, peinture à prévoir. Vente dans l'état avec CG, possibilité livraison sur demande. Référence : VO 426. Prix : 5 700 €. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

● CT : OK. Prix : 9 800 €. Visible Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 24 volts Réf. : VO 354. Rare Jeep ex domaine d'origine jamais modifiée dans le civil. Bon état général, complète, à remettre en route. Peu de frais à prévoir. Prix : 10 500 € Visible Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

● V. Dodge WC 12. Très beau et rare Dodge 1er modèle. Restauré roule toutes distances. Renseignements supplémentaires sur demande. Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

Tractez en sécurité
100 4x4 à choisir
Chez 4x4 Edouin
à votre service à Bernay 27300
depuis 1977
Vues du stock :
www.4x4edouin.com
02 32 46 23 59
ACHETONS 4X4

● V. Dodge WC 52 du 01 janvier 1950, 12 volts. Prix : 9 000 €. Haute Vienne (87). Tél. : 06.08.58.08.08.

● V. WILLYS JEEP 1942 and trailer. £ 15 250 ono. Only 6 700 miles since professional grounf up restoration in 2006 on the both jeep and trailer. Both in VGC. Willys trailer 1943, some history known on jeep, sold with many extras. Befordshire. Tél. : 00 44.15.82.400.252. or paulja-netj55@hotmail.co.uk

LES PETITES ANNONCES

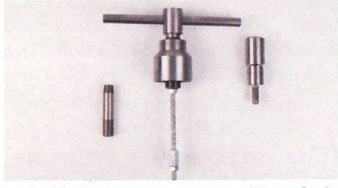
TANK & MILITARY VEHICLES
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

VENTES-ÉCHANGES

PIÈCES DÉTACHÉES

RENOV
POMPES A EAU
Réparation de tous types de pompes à eau moteurs
Pompes à eau de mer, pompes à turbine, ...
Contact :
Tél./ Fax : 03.23.82.77.94 Portable : 06.22.82.79.62
E-mail : david.anseeuw@sfr.fr
2 chemin de la carrière Sylvain - la poterie - 02210 Coincy

● V. kit outillage pour guide soupape jeep - Dodge : 53 € HT. jeepsudest@orange.fr. Tél. : 04.90.39.56.27.

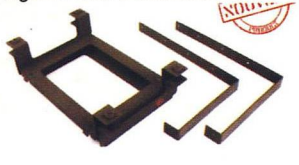


● V. riveteuse pour garniture frein Jeep : 36 € HT. jeepsudest@orange.fr. Tél. : 04.90.39.56.27.

● V. porte jerrycan us modèle rare : 59 € HT. jeepsudest@orange.fr. Tél. : 04.90.39.56.27.

● V. rétroviseur fumé Ford GPW repro. : 19 € HT. jeepsudest@orange.fr. Tél. : 04.90.39.56.27.

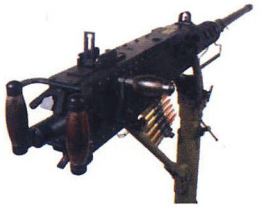
● V. kit mounting ft250 radio Jeep: 145 € HT. jeepsudest@orange.fr. Tél. : 04.90.39.56.27.



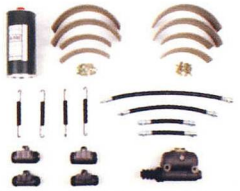
● V. drapeau coton USA 48 étoiles identiques 1944 : 32 € HT. jeepsudest@orange.fr. Tél. : 04.90.39.56.27.

● V. kit mounting m48 cal.30 sur tableau : 142 € HT. jeepsudest@orange.fr. Tél. : 04.90.39.56.27.

● V. repro. de qualité browning cal.50 100% acier : 727 € HT. jeepsudest@orange.fr. Tél. : 04.90.39.56.27.



● V. kit freinage Jeep : 239 € HT. jeepsudest@orange.fr. Tél. : 04.90.39.56.27.



● V. portes AV et AR plus pont, BV halftrrack. Pont AR Dodge 6X6, 4 roues pneus Tal 895/135 pavé. Tél. : 03.25.88.85.61.

● V. Clé 2" 3/8 Marque Herbran, made in USA. 110 € HT. Tél. : 04.76.64.43.56. E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. Pneu Military Ward la France 11.00x20. 190 € HT. Tél. : 04.76.64.43.56. E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. Collecteur admission échappement NOS Ford M8, M20. 480 € HT. Tél. : 04.76.64.43.56. E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

GARAGE G.M.C
Vente pièces détachées
JEEP – DODGE – GMC
114, rue Jean Jaurès 62230 OUTREAU - Tél. : 03.21.33.92.16
E – mail : garagegmc@sfr.fr - www.garage-gmc.com

● V. pour JEEP WILLYS MB ensemble neuf et complet / repro. de qualité comprenant la caisse de Jeep, 2 garde boue, pare-brise, capot et calandre. Le lot indissociable 2 500 €, stock limité. Livraison possible, renseignements : a.witmeur@skynet.be

● V. pour signalisation de véhicules feux flash stroboscopique 22 leds 12 V blanc/bleu, rouge/bleu, blanc rouge ou bleu avec centrale clignotante 3 modes, dimensions 10 x 4.3 x 2.4 cm. 35 € la paire. Disponible aussi modèles à 48 leds. Renseignements : psrrzn@aol.com ou 0624 930 851.

● V. lot de 6 capotes caoutchoutées motard All. 39/45 (copie armée française) 240 € ou échange. Tél. : 05.65.81.60.29.

● V. Grande antenne neuve complète avec aubant pour jeep et une dynamo de 6 wolt d'occasion pour jeep. Tél. : 02.43.37.77.48 (H.repas)

● V. Cuisine roulante, ex-armée française, jamais utilisée depuis sortie des Domaines, 1800 €. Tél. : 06.09.06.21.01. (Ain)

● V. 8 jerricans allemands, bons état, bonne peinture, année guerre. Tél. : 03.29.45.23.98.

● V. Pour EBR Panhard, phare de recherche, volant, baladeuse, TBE. Le lot : 300 €. Tél. : 05.63.57.79.95. H/R

● V. Moteur, boîte et arbre de transmission pour camion GMC CCKW 353. Tél. : 06.42.55.98.98 (Sarthe)

VÉHICULES

● V. Volkswagen 181, excellent état. 10 000 €. Gerard SKONIECZNY 26 rue Adrien Tessier 94320 Thiais

● V. Hotchkiss m201, 24 volts, marquages us complet, pneus military, jantes de combat, sellerie et capote toile us, lot de bord, compteur us, porte fusil, panier arrière, ... Superbe état, a voir! 17 900 € Tél.: 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr

● V. FORD GP 1941 du 25/09/1941, S/N 15246. 100% complète avec pièces Ford d'origine, en très bel état de conservation, vendue dans l'état à remettre en route. Pneu military Firestone neufs, Sellerie neuve. 29 000 € . Tél.: 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr.

● V. Willys mb slat grill, n°115864, 6 volts, moteur willys w1, restauration complète aux usa en 2009, sellerie us beachwood, pneus military, lot de bord complet, nombreuses pièces d'origine, ... Très bel état général, modèle rare. 27 900 €. Tél. : 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr.

● V. Hotchkiss m201, 24 volts, marquages us sur demande, pneus military neufs, sellerie et capote toile us neuves, lot de bord, révision complète effectuée, ... Superbe état. 14 900 € Tél. : 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr .

● V. Dodge W52 parfait état carrosserie, peinture, moteur révisé, freins refaits, liquide silicone, réservoir refait, électricité idem bâche et sellerie neuve, carte grise. Visible dans l'Essonne. 10 000 €. Tél. : 06.11.04.07.51.

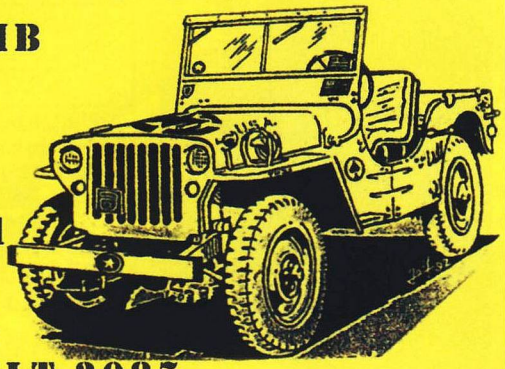
LES PETITES ANNONCES

TANK & MILITARY VEHICLES
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

JEEP PIECES SURPLUS AMERICAIN

J.P.S.A

JEEP MB
FORD
M201
M38
M38 A1
GMC
DODGE
RENAULT 2087



Pas toujours présent,
prévenir avant déplacement
40 ans d'expérience font la différence

TÉL. : 01.47.60.14.18

Port. : 06.12.92.96.04 – Fax : 01.47.60.00.20
Ouvert du lundi au vendredi
de 8h à 12h et de 13h30 à 18h
Samedi matin de 8h30 à 12h

88bis, rue de l'aigle
92250 La Garenne Colombes

Pour passer votre petite annonce gratuitement,
RENDEZ-VOUS sur notre site :
annonces.histoireetcollections.com

● V. DODGE WC62 restaure sellerie bâche freins pneus neufs CT ET CG OK. 15 000 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 106SR restaurée de A à Z état exceptionnel papiers OK. 18 000 €. Tél.: 06.81.01.44.92.

● V. DODGE WC56 COMMAND CAR parfait état mécanique et carrosserie sellerie bâche freins NEUFS 21 500 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 RECONDITIONNEE sellerie bâche freins pneus neufs mécanique révisée de A à Z carrosserie revue Prêt à prendre la route CT ET CG OK. 15 000 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 RECONDITIONNEE sellerie bâche freins pneus neufs mécanique révisée de A à Z carrosserie revue Prêt à prendre la route CT ET CG OK. 15 000 € Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 RECONDITIONNEE sellerie bâche freins pneus neufs mécanique révisée de A à Z carrosserie revue Prêt à prendre la route CT ET CG OK. 15 000 € Tél. : 06.81.01.44.92.

OFFRE SPECIALE

LA RUBRIQUE PETITES ANNONCES

Vous recherchez des pièces de rechange ou de la documentation technique, vous souhaitez vendre un véhicule ou nouer des contacts avec d'autres passionnés de votre région, cette rubrique est là pour vous y aider. Il vous suffit simplement de retourner le coupon ci-dessous avec votre règlement (voir tarif) et d'éventuelles photos.

FORMULE 1

Une PA texte sans photo dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

GRATUIT

FORMULE 2

Une PA texte avec photo couleur dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

6,50 €

PETITES ANNONCES PROFESSIONNELS

La rubrique Petites Annonces est également ouverte aux professionnels sous forme de modules encadrés. Pour tous renseignements et tarifs, contacter Séverine Piffret :

- par téléphone au 01 40 21 17 99
- par fax au 01 47 00 51 11
- par mail s.piffret@histecoll.com

PETITE ANNONCE

réservée aux PARTICULIERS

TANV005

V. ou R.

Choisissez votre rubrique :

❑ Véhicules ❑ Pièces détachées ❑ Documentation

Préciser V. (pour Vends) ou R. (pour Recherche) au début de votre annonce

Gratuit sans photo
6,50 € avec photo

à adresser avec votre règlement à :
Histoire & Collections
5 avenue de la République
75541 PARIS cedex 11

LES PETITES ANNONCES

Compteur kilomètrique
NOS marque OS 80€ HT

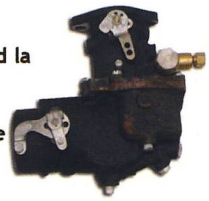
Tête de bobine
blindée NOS 15€ HT

WWW.JEEP-DODGE-GMC.COM

SURPLUS MILITAIRES ET INDUSTRIELS

Blackout avant double 12V
NOS Half track 96€ HT

Carburateur Ward la France
G116 NOS
Made in France
320€ HT



SMI D1092-La Gare
38840 - La Sône

E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com

Tél:+33 (0) 476 644 356
Fax: +33 (0) 476 644 455

● V. Mahindra military jeep 4X4, 1994, low miles, slight electrical fault. Nice condition, on sorn. Loads of spares. Too many to list. Needs hood and doors, but has roof bars etc. £ 1 400. Tow or trailer away. Peugeot diesel engine 2.2, cheap to insure. Tél. : 00 44.19.23.670.677 Watford.

● V. BMW motorcycle R35. Recent show winner, also V5C reg XFO734, historic class reluctant sale due to ill health. £ 6 500. Tél.: Mike 00 44.15.62.752.870. or 00 44.75.32.187.796 (Worcs)

● V. 1941 US ARMY GMC 353 catering wagon, with full UK license to sell hot food and drinks. A rare opportunity for semeone to start a new catering business with this very unique truck; can be driven on a car license and is mot and tax exempt, we would be interested in taking a WW11 military motorcycle as part exchange. Tél. : 00 44.12.33.860.564 or 00 44.78.50.685.905. E-mail : info@usohows.com

● V. HALF TRACK WHITE M3 restauré parfait état chenilles bâche pneus NEUFS carte grise OK. 42 000 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. 1963 Hotchkiss Willys jeep. Recently fully restored to high standard. Crisp paint and markings, no corrosion, ready to drive or show. Delivery available, 12 months MOT. West country based Price : £ 10 995. Tél. : 00 44.79.62.319.339 or ebarrimore@hotmail.com

● V. WW1 US ARMY NASH QUAD. Runs well. Has the correct original steel ammunition body (no fitted) with replica doors. Good tyres. Has original seat to be fitted. Very rare truck. Only two others in the UK. £ 19 500. Tél. : 00 44.77.70.922.211. or E-mail : Goshahn@AOL.com (Dorset)

● V. rare Chevrolet pick up type ½ ton 4x2 de 1941. Restauré avec documents. Renseignements: a.witmeur@skynet.be Tél. : 00 32.475.77.47.68.

● V. HALF TRACK INTERNATIONAL restauré parfait état chenilles bâche pneus NEUFS carte grise OK. 45 000 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. DODGE WC54 restaure parfait état complet d'origine CG et CT OK. 16 500 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. JEEP Ford « early » GPW 49203 de juillet 1942, plaquettes ID laiton originales. Véhicule d'origine (pas une caisse repro.) avec «Script « Ford et nombreux F. Carte grise, livraison possible. Prix 19 500 €. Renseignements : a.witmeur@skynet.be Tél. : 00 32.475.77.47.68.

● V. HARLEY DAVIDSON WLA 750 parfait état fonctionne à merveille papiers OK. 18 500 €. Tél. : 06.81. 01.44.92.

Restom
Catalogue 2012
NOUVEAU
Contre 3 timbres téléchargement gratuit sur le site : www.restom.net
Kits traitement réservoir
(garanti résistant SP95; SP98; SP95-E10; Gazole)
20 ans d'expérience
+de 150 produits sur www.restom.net
Liquide de frein SILICONE homologué DOT5
Epoxy pour Châssis/Cadres
Peinture anticorrosion pour moteurs
Peintures échappement
Détachant aluminium
Nettoyage des aluminiums
Dérouillant phosphatant
Couleurs Peintures standards : US Army, Vert OTAN, Vert Armée française R090
Peintures toutes teintes sur demande
20, rue du 1er Mai - 71500 LOUHANS - Tél. : 03 85 74 95 60

VISA VPC

JEEP SUD-EST

SPÉCIALISTE JEEP
WILLYS - FORD - HOTCHKISS

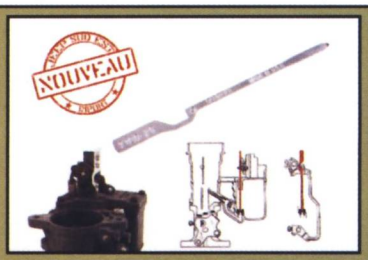
ACHAT VENTE
VÉHICULES MILITAIRES

VILLAGE ERO - RN7
84700 SORGUES
FAX : 04 90 39 86 29
E-mail : jeepsudest@orange.fr
TEL : 04 90 39 56 27

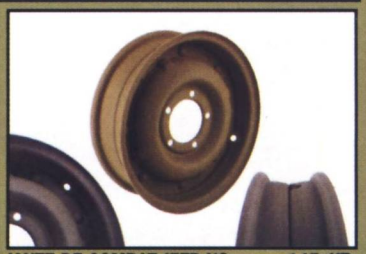
VOTRE COMMANDE PRISE AVANT MIDI EST LIVRÉE DIRECTEMENT CHEZ VOUS LE LENDEMAIN !*

PLAQUE DE BLINDAGE
TYPE US PROTECTION BV/BT 49€HT

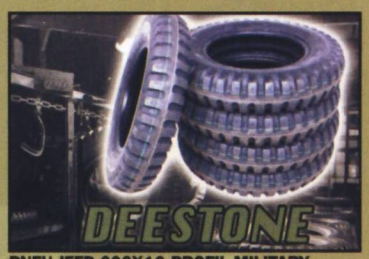
HONOIR DEGLACAGE
MAITRE CYLINDRE 12,5€HT



JAUGE REGLAGE CARBU CARTER USA 11€HT



JANTE DE COMBAT JEEP US 145€HT



PNEU JEEP 600X16 PROFIL MILITARY
82€HT

REPRO INERTE MP44 100% METAL
179€TTC

KIT COMPLET ECHAPPEMENT JEEP 99€HT

PORTE FUSIL TOLE POUR GARAND OU CARABINE USM1 115€HT

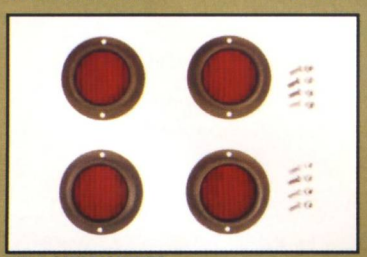
TUBE D'AIR SUR CULASSE REPRO TYPE FORD GPW 24€HT

KIT PEINTURE OLIV-DRAB ORDNANCE STOCK MAT USA 110€HT

TÔLE ARRIÈRE SIEGE PILOT JEEP 18€HT

SIRENE 100% MÉTAL
DISPONIBLE EN 12V OU 24V 129 € HT

KIT MARCHE PIEDS + RENFORTS 52€HT



KIT 4 CATADIOPTRES
CORCOIRAN-BROWN + VIS 59€HT

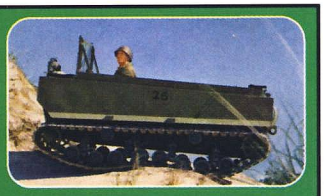
KIT COLT 45 MÉTAL + HOLSTER CUIR
+ CEINTURON US 115€HT

POIGNÉE DE FREIN A MAIN FORD GPW
23€HT

*OFFRE VALABLE EN FRANCE METROPOLITAINE

LES PETITES ANNONCES

Trucks & Tracks service



Une entreprise jeune et dynamique spécialisée dans le Weasel

NOUVELLES CHENILLES ACIER POUR M29 WEASEL

Importateur exclusif pour *Liberty Auto Restoration*

Rue Brunehaut,179 - 7022 Mesvin - Belgique
Tel: 0032 (0) 475/28.39.54
E-mail: info@trucks-tracks-service.com

www.trucks-tracks-service.com

● V. superbe et fidèle reproduction en acier et bronze de mitrailleuse Cal.30 water cooled model 1917 avec pièces mobiles. Egalement disponible mitrailleuse Cal.30 et Cal.50 refroidie par air. Renseignements : A.Witmeur@skynet.be

RECHERCHE

PIECES DETACHEES

● R. châssis tracté plus caisse de side-car de Gillet 720 et Gnome Rhône 800 plus moto René Gillet 750. Tél. : 01.64.07.00.02 ou 06.82.11.80.43.

MATÉRIELS DIVERS

● R. remorque ponton US. Toute information sur une remorque en vente, en décomposition ou à donner serait la bienvenue. Tél.: 0032-477.20.71.46 ou E-mail : melsha1998@yahoo.com

● V. JEEP HOTCHKISS M201 RESTAUREE COULEUR SABLE Moteur refait a Neuf freins sellerie capotage complet neuf Contrôle technique OK. 14 500 € Tél. : 06.81.01.44.92. LA DERNIERE

● V. GMC pompier CML, AFKW, U23, divers véhicules et pièces. Alain Chaussade@orange.fr

● V. camion Ward-LaFrance, 1943, dépanneuse, à restaurer, CG après CT. BE, sorti des Domaines. Tél. : 06.08.16.29.57. (Hérault)

● V. moto Peugeot 5 X 8, AR 979, 79 cm3, 10 021 km. Roulement bielle HS. 500 €. Tél. : 06.82.11.81.41. E-mail : alain.delame@wanadoo.fr

● V. Weasel, état collection. 12 000 €. Visible Indre. Tél. : 02.54.36.28.34.

● V. JEEP WILLYS MB 1945 Caisse chassis moteur US plaques origine OK Peinture sellerie bâche freins pneus NEUFS Prêt à prendre la route CT OK. Tél. : 06.81.01.44.92.

MATÉRIELS DIVERS

● V. Clansman R/T 351 and 352 sets. Ne left from £60 show only. Two fully operational with all accessories £150. Three reconditioned with all brand new accessories £ 195. Can be fitted in vehicle in addition to back pack as shown, handbook, vehicle fittings available as well. Tél. : 00 44.79.71.223.707. (Rotherham)

POUR RESERVER
VOTRE ***ESPACE PUBLICITAIRE,***
N'HESITEZ PAS À CONTACTER :

SÉVERINE

Tél. : 01 40 21 17 99

E-MAIL : s.piffret@histecoll.com

5, avenue de la République
75 541 Paris Cedex 11

EuropeMilitary

NOUVEAUX ARRIVAGES!

Vente en ligne
www.europemilitary.com

ARRIVAGE EXCPEPTIONNEL +25 VEHICULES

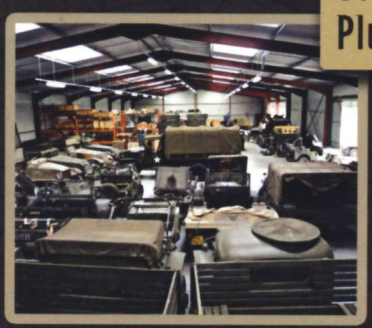
www.europemilitary.com

Service client personnalisé & rapide

Achat, Vente & Location de Véhicules WWII

Nouveau showroom de 1500m2 couverts avec ateliers spécialisés, stock pièces détachées et plus de 30 véhicules en stock permanent. Plus une collection privée de plus 20 véhicules!

ARRIVAGE MASSIF DE PEUGEOT ET PIECES P4



Remorques 1/4T et 1T dispos en quantité

RESTAURATION VÉHICULES MILITAIRES JEEP DODGE GMC

06 81 01 44 92

De 8h à 19h

SPECIALISTE JEEP MILITAIRE

Plus de 1400 réf. sur internet:
www.europemilitary.com

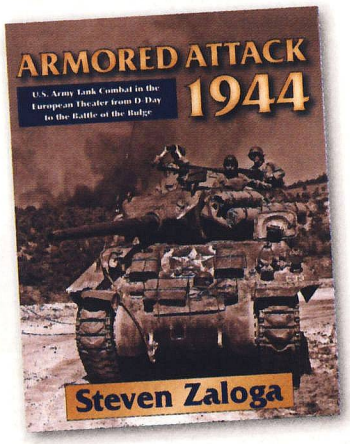
Z.I. des Gâtines
89170 Saint Fargeau, France
Tél: 06 81 01 44 92

EuropeMilitary

Dans la bibliothèque de TMV

Armored Attack 1944

Steven Zaloga nous offre ici un copieux (et lourd) ouvrage sur les blindés américains qui ont sillonnés la France en 1944. Ici, pas de longue analyse sur les opérations blindées de la Normandie aux Ardennes, pas de cartes explicatives ni d'organigrammes, juste des photos, des photos et encore des photos, soit presque 1 200 ! (1 199 pour être exact). Un nombre impressionnant qui sera sans doute doublé avec l'arrivée sous peu du second ouvrage que l'auteur a consacré aux opérations qui se sont déroulées en 1945. Chaque page contient 2 à 3 photos accompagnées de légendes souvent conséquentes. Les photos sont réparties entre les 11 chapitres classés chronologiquement : de l'opération Overlord jusqu'à la bataille des Ardennes. Ces chapitres sont précédés par une présentation de l'équipement et la préparation du Jour-J et suivis – ô bonheur – d'un index qui s'avère pratique pour retrouver tel ou tel véhicule. Car tous les blindés (ou presque) de l'Oncle Sam sont présentés, des plus connus (Sherman, Stuart, TD M10, half-tracks) au plus obscurs tels que le char de dépannage M31 ou le Mk 5 « Cowcatcher » anti-bunker. Au final, certains pourront dire que bon nombre de clichés sont connus mais tous s'accorderont sur l'aspect quasi-encyclopédique de l'ouvrage au rapport images/page indéniable.

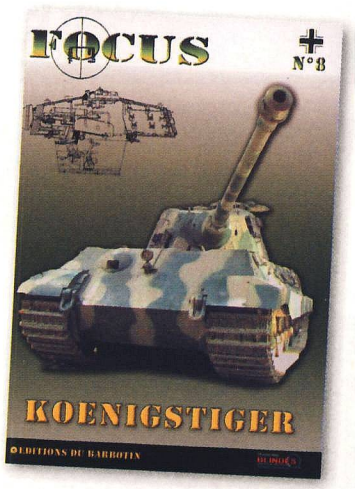


Par Steven Zaloga. 508 pages, 1 199 photos en N/B. Texte en anglais. Edité par Stackpole Books.

Focus n°8 : Koenigstiger

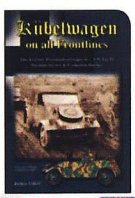
Bien que le sujet ne soit pas nouveau, un photoscope sur le tiger II Ausf B est toujours le bienvenu si plus est en Français. Le concept de la collection « Focus » est de proposer au lecteur (même si elle s'adresse en premier lieu au maquettiste plus que les autres ouvrages édités par le Barbotin) une notice historico-technique sur le char en question accompagnée de quelques photos d'époque et un honnête photoscope en l'occurence le Tiger II du musée de Saumur.

Par Pascal Danjou. 52 pages, plus de 150 photos en N/B et couleurs, profils. Texte bilingue anglais/allemand. Edité par les Editions du Barbotin.



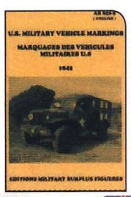
www.librairie-ac.com
8, Rue de Crussol
75011 Paris
MÉTRO : OBERKAMPF
A&C
Ouvert le lundi (12h -18h) et du mardi au samedi (10h -19 h) Tél. : 01 47 00 68 72 - Fax : 01 40 21 97 55

☐9,95 € Port : 5,25 €*
Militärfahrzeuge des deutschen Heeres (1905-1918), par W. Fleischer.
128 pages et 120 photos N&B.
Réf. 23313.

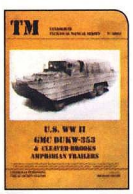


☐39 € Port : 7,50 €*
Kübelwagen on all frontlines, par J. Vollert.
256 pages et 475 photos N&B.
Réf. 23341.

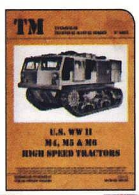
☐19,95 € Port : 8,50 €*
Halbekettenfahrzeuge des deutschen Heeres, par W. Spielberger.
170 pages ill. de photos N&B et schémas.
Réf. 23314.



☐10 € Port : 5,25 €*
Marquages des véhicules Militaires US.
Reproduction du AR 850-5.
54 pages.
Réf. 22129.

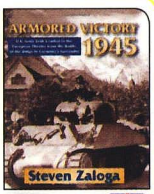


☐10 € Port : 6,25 €*
Tankograd TM 03 : DUKW 353.
48 pages illustrées N&B.
Réf. 20963.



☐10 € Port : 6,25 €*
Tankograd TM 02 : M-4/M-5 & M-6 High speed Tractors.
48 pages illustrées N&B.
Réf. 20826.

☐10 € Port : 6,25 €*
Tankograd TM 01 : M-4/M-4A1 Sherman.
48 pages illustrées N&B.
Réf. 20825.

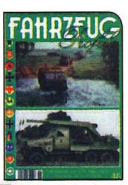


☐35 € Port : 8,50 €*
Armored Victory 1945, par S. Zaloga.
504 pages et 1205 photos N&B.
Réf. 84384.

LES DEUX GUERRES MONDIALES

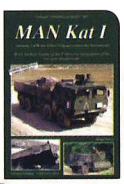
☐13,50 € Port : 6,25 €*
Die Einheiten der US Army Europe im Jahre 1981, par Von Holger Löher.
48 pages illustrées de photos et schémas en couleurs.
Réf. 23340.

☐9,95 € Port : 5,25 €*
Deutsche Militärmotoräder seit 1905, par F. Rönnicke.
112 pages et 120 photos N&B et couleurs.
Réf. 22542.

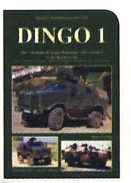


☐13,50 € Port : 6,25 €*
Fahrzeuge aus der DDR-Produktion, par F. Koch.
48 pages ill. Photos N&B et couleurs.
Réf. 23349.

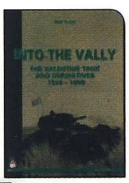
☐13,50 € Port : 6,25 €*
Lastkraftwagen der DDR 1962 bis 1975, par F. Koch.
48 pages ill. Photos N&B et couleurs.
Réf. 23046.



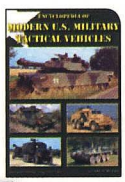
☐15 € Port : 6,25 €*
Man Kat I Tactical Trucks of the German Bundeswehr, par H. Peters.
64 pages et 120 photos N&B et couleurs.
Réf. 22445.



☐15 € Port : 6,25 €*
Dingo 1 in Modern German Army Service, par R. Zwilling.
64 pages et 139 photos couleurs.
Réf. 23342.



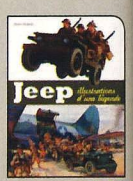
☐25 € Port : 7,50 €*
The Valentine Tank & Derivatives (1938-1960), par D. Taylor.
192 pages illustrées N&B et profils couleurs.
Réf. 23334.



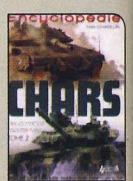
☐49 € Port : 8,50 €*
Encyclopedia of Modern US Military Tactical Vehicles, par C. Schulze.
160 pages et 416 photos couleurs.
Réf. 21488.

VÉHICULES MODERNES

LE CHOIX DU LIBRAIRE



☐39,95 € Port : 7,50 €*
Jeep Illustrations d'une Légende, par J. Hadacek.
160 pages et 370 illustrations couleurs.
Réf. HIS0449.



☐39,95 € Port : 7,50 €*
Encyclopédie des Chars de combat Modernes (2), par M. Chassillan.
176 pages et 400 photos couleurs.
Réf. HIS0420.

Attention : toutes les offres figurant sur ce docu... sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix en raison des fluctuations des taux de change.

L'ensemble de cette page constitue un bon de commande. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement à A&C - 8, rue de Crussol - 75011 Paris TMV005

Nom & Prénom ..... Adresse ..... CP ..... Ville .....
Pays ..... Adresse e-mail** .....
Montant Total* : .....
☐ CB ..... Signature :
Indiquez les trois derniers chiffres qui figurent dans le cadre signature au dos de votre carte : .....
Règlement par : ☐ Mandat ☐ Chèque
Date d'expiration : ... / ...
* Frais de port compris : 13,75 € tout compris pour 3 ouvrages et plus - Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM / Reste du monde nous contacter.
** En indiquant votre adresse, vous autorisez A&C à vous envoyer ses publicités.

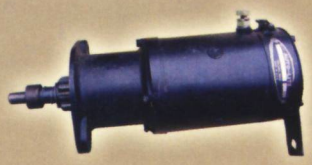
BOUTIQUE EN LIGNE - DERNIERES NEWS - ARRIVAGES - PROMOS

WWW.JEEPEST.COM

SPECIALISTE JEEPS MILITAIRES ET VEHICULES US

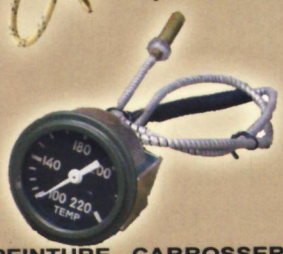
1 000 TONNES DE RECHANGES NEUFS

SUR 5 000 M² COUVERTS



Reproductions / Fabrications

Surplus militaire / Pièces d'origines



PEINTURE - CARROSSERIE - SELLERIE - BACHE

MOTEUR - ELECTRICITE - FREINAGE - PNEUS

VENTE PAR CORRESPONDANCE
CONTRE REMBOURSEMENT - VISA

EXPEDITIONS JOURNALIÈRES 24/48 H
OU EXPRESS FRANCE - EUROPE

JEEPEST
MILITARY VEHICLE SUPPLY

JEEPEST SAINT MIHIEL
25, rue des Aviots - 55300 SAINT MIHIEL
Tél. : 03 29 89 03 03 - Fax : 03 29 90 90
Mail : jeepest@wanadoo.fr

Vente par VPC et au comptoir
IMPORT / EXPORT

JEEPEST CHATEAUDIN
93, Bd Kellermann - 28200 CHATEAUDUN
Tél. : 02 37 44 19 40 - Fax : 02 37 44 19 41
Mail : jeepest28@wanadoo.fr

Vente au comptoir
Atelier réparation / Restauration

50 VEHICULES EN STOCK PERMANENT

COLLECTION JEEPEST
UNIQUE EN FRANCE

VISITES SUR R.D.V.

Liste complète de nos occasions sur www.jeepest.com

Restauration totale ou partielle de votre projet

Entretien à la carte. Passage au contrôle technique VL-PL

Transport léger - lourd toutes distances

+ DE 20 ANS D'EXPERIENCE

Rénovation moteur - boite avec essais et réglages

Véhicules US sélectionnés Etat surplus

Nicolas GEORGES et François MOURICE, collectionneurs passionnés, à votre service